



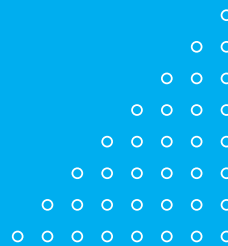
# MAPEO Y SISTEMATIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE COMERCIO EXTERIOR EN PARAGUAY

Investigación, Diagnóstico y Soluciones \_\_\_\_\_





# PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA UNIÓN INDUSTRIAL PARAGUAYA



La competitividad del Paraguay requiere de un comercio exterior con procesos más eficientes, una condición necesaria para el buen desenvolvimiento de un sector productivo nacional que va apuntando a estándares internacionales y se afianza en el proyecto de conquistar a los mercados más exigentes del mundo.

En este contexto, la Unión Industrial Paraguaya presenta hoy el resultado de un trabajo, producto de una histórica alianza público-privada y una invaluable cooperación por parte de organismos internacionales que se han encargado de diseñar un programa que nos permitió identificar las debilidades de nuestro sistema y que las mismas se conviertan en insumos para la formulación de potenciales soluciones.

El Mapeo de Sistematización de los Procesos del Comercio Exterior en sus modalidades terrestre, marítimo fluvial y aéreo es hoy una realidad que nos entusiasma como entidad gremial que promueve la internacionalización de las industrias en el país. Un primer paso y un gran aporte que no hubiera sido posible sin la ayuda del Banco Interamericano de Desarrollo, de la Confederación de Industrias del Brasil para los primeros mapeos y luego, el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos, que en el marco del proyecto T-FAST nos ha ayudado a culminar el proceso con resultados que han superado ampliamente nuestras expectativas.

Un aliado estratégico ha sido el Instituto Procomex que nos ha acompañado en todas las etapas, validando la metodología y ejecutando las acciones requeridas para el logro de los objetivos. Esta asociación de esfuerzos marcará un antes y un después en el comercio exterior del Paraguay y un aporte sin precedentes para las instituciones nacionales encargadas de velar por nuestros procesos de importación y exportación.

A esto, necesariamente debemos sumar un gran logro que impacta directamente en nuestro fortalecimiento institucional. Gracias a esta iniciativa se ha creado un grupo multidisciplinario conformado por profesionales del ámbito, que hoy se ocupan de dar seguimiento a todos los temas afines y aportan su valioso tiempo y sus conocimientos. Bajo la coordinación de la UIP, este equipo denominado GM Comex hoy se proyecta como una unidad técnica asesora capaz de acompañar todos los procesos de mejoras y representar al sector privado en aquellas instancias que sean necesarias.

Somos plenamente conscientes que únicamente con voluntad, gestión eficiente y trabajando armónicamente todos los actores involucrados podremos pensar en dar pasos cualitativos y promover a sectores económicos que son tan esenciales a la hora de proyectar el futuro de la nación.

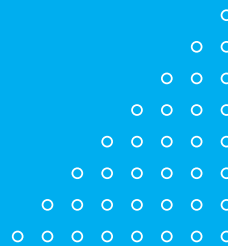
Nuestro respeto y agradecimiento a todos los organismos ya mencionados y a todas aquellas instituciones que han participado de cada una de las convocatorias, reuniones, consultas, visitas técnicas y las actividades programadas para esta iniciativa que culmina una etapa pero que puede dar inicio a otra aún más importante.

Enrique Duarte  
Presidente





# PALABRAS DEL DIRECTOR DEL PROYECTO T-FAST



El Paraguay se está transformando en un modelo para la región y el mundo. En solo 3 años, desde 2019, ha logrado reducir en un promedio de 59 % los tiempos de liberación previa al despacho de aduana para la importación y exportación de productos e insumos en cuatro instituciones beneficiarias del proyecto T-FAST (SENAVE, INAN, DINAVISA e INTN), donde se facilitaron 84 reformas regulatorias y se digitalizaron un total de 13 sistemas informáticos para la facilitación del comercio.

En el mismo periodo, el Paraguay ha convertido la iniciativa Operador Económico Autorizado (OEA) de Aduanas, en un programa OEA PAIS, siendo el primero en América Latina en adoptar este sistema en las principales instituciones públicas reguladoras de productos. El programa OEA, creado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), reconoce a las empresas de comercio exterior comprometidas con la seguridad en toda su cadena de suministro; y otorga a empresas certificadas beneficios como trámites acelerados y una garantía de que -al menos el 95 % de sus mercancías- pasen por el canal verde. En mayo de 2022, autoridades de ADUANAS, SENAVE, INAN, DINAVISA, MIC y el MRE fueron invitadas a Sao Paulo (Brasil) para presentar sus logros en el VIII Seminario Internacional: Gestión Coordinada en Fronteras, OEA y E-Commerce, ante los directores de aduanas y referentes del comercio de más de 20 países de la región y, desde entonces, hay pedidos de transferencia de conocimientos de varios países, incluyendo el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Abastecimiento del Brasil, para que el Paraguay pueda replicar su modelo en toda la región.

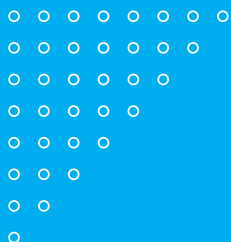
En 2021, Paraguay se convirtió en uno de los primeros países del Cono Sur en implementar el certificado fitosanitario electrónico – e-Phyto. Desde entonces, está brindando asistencia técnica a Bolivia y República Dominicana, para que estos países puedan aumentar sus capacidades técnicas y sumarse al programa.

Ahora se presenta esta sistematización y mapeo integral de todo el comercio exterior en todas sus modalidades. Un trabajo que no tiene precedente en la región. Su desarrollo colaborativo e inclusivo -mediante talleres con la participación de más de 320 profesionales referentes de todos los sectores del comercio exterior, con más de 150 funcionarios públicos (jefes y autoridades tomadoras de decisiones en cada área comercial de 27 instituciones públicas)- allana el camino para la implementación de cada una de las casi 300 soluciones consensuadas en el documento, para dar un salto significativo en la facilitación del comercio exterior.

Este logro representa un profundo orgullo para todos los involucrados y debiera ser también de todos los paraguayos, pero es imprescindible contar con voluntad política y un compromiso real, que impulse la implementación efectiva de todas las medidas consensuadas en este documento. En T-FAST colaboramos de cerca con 27 instituciones públicas y 16 gremios del sector privado, miembros del Comité Nacional de Facilitación de Comercio (CNFC), y podemos dar fe de que en cada una de estas instituciones -públicas y privadas- hay héroes silenciosos que están haciendo posible esta transformación hacia la competitividad del Paraguay en el escenario mundial. Este documento es la hoja de ruta, la oportunidad única y perecedera de dar ese salto, pero requerirá del apoyo de todos los paraguayos y paraguayas. Les motivamos a que no dejen pasar la oportunidad.

Daniel Oviedo  
Director Proyecto T-FAST





*Esta publicación fue posible gracias al apoyo del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA).*

*Las opiniones expresadas en este documento son las del autor y no reflejan necesariamente las opiniones de USDA o del gobierno de los Estados Unidos. La publicación se realizó como parte del trabajo del proyecto Sistemas y Tecnología Agrícolas para facilitar el comercio en Paraguay (T-FAST), implementado por el International Executive Service Corps (IESC).*

*Todos los Derechos Reservados.*

**Coordinación:** Comunicación Proyecto T-FAST

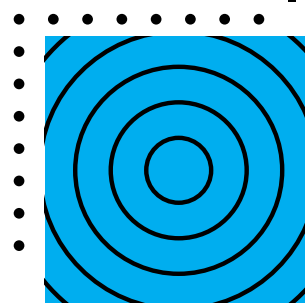
**Contenidos:**

INFORMES 1 Y 2: Antonella Lanfranconi Bobbio, César García Vázquez, Erika María Medina Barrantes.

INFORMES 3 Y 4: John Edwin Mein, Cesar García Vázquez, Erika Medina Barrantes con el apoyo técnico de Vanessa Abigail Colque Caceres, Tiago de Oliveira Melo, Rangel Araújo Lima

**Corrección:** Darío Lugo

**Diseño y Diagramación:** Manuel González (manugon)



# RESUMEN EJECUTIVO

El Paraguay, debido a su falta de acceso territorial directo al mar y a su relativo aislamiento de los mercados mundiales, se enfrenta a retos únicos que le obligan a dar prioridad a la efectiva y total implementación de la letra y espíritu del Acuerdo de Facilitación de Comercio (AFC), acordado con la Organización Mundial del Comercio (OMC) y ratificado por la Ley 5664 en enero de 2016. Esta desventaja -por su condición geográfica y los altos costos derivados del tránsito- colocan al país en una posición desigual respecto a la competitividad económica e impone restricciones al desarrollo socioeconómico nacional, situación que se evidenció con más fuerza durante la pandemia del COVID-19.

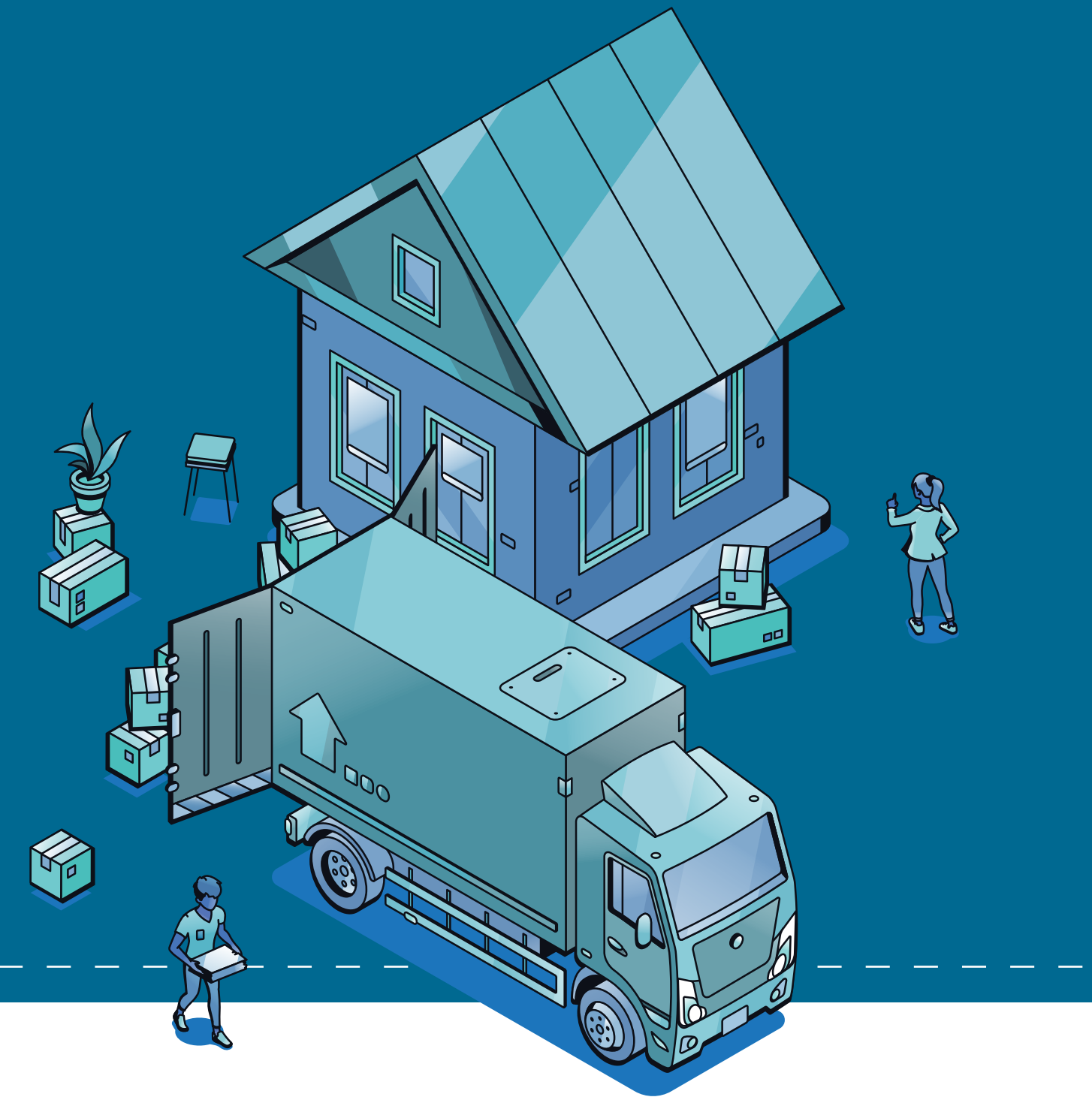
El proyecto Sistemas y Tecnología Agrícolas para facilitar el comercio en Paraguay (T-FAST), financiado por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos (USDA) e implementado por el International Executive Services Corps (IESC), ha respondido a la solicitud del gobierno del Paraguay detallada en el AFC, cuya asistencia es valorada en aproximadamente en USD 9 millones, con el objetivo de reducir los tiempos y costos de la importación, exportación y tránsito de productos agropecuarios.

El proceso colaborativo de la elaboración de este informe ha sido clave para lograr el objetivo de T-FAST. La dinámica de los talleres público-privados, utilizando una metodología inclusiva y estructurada, ha sido y será aún más importante para la implementación de las soluciones al comercio, porque los tomadores de decisiones de cada estamento del comercio exterior fueron parte de la construcción y diseño de la solución.

Este informe -sin precedente en la región- es integral, abarcando todo el proceso de comercio exterior en todas sus modalidades. Para ello, se ha contado con la activa participación de 320 miembros del sector privado, representando a más de 15 gremios, quienes trabajaron colaborativamente con más de 150 funcionarios públicos (autoridades y jefes de área), representando a 27 instituciones públicas, en jornadas de día entero. Las soluciones consensuadas fueron el fruto de numerosos debates, que forjaron relaciones constructivas y que están facilitando la resolución de cada uno de los 267 cuellos de botella y áreas de mejora identificados.

Estas áreas de mejora se vuelcan ahora al ámbito de la acción, a través de Comité Nacional de Facilitación de Comercio (CNFC), un órgano creado por el decreto 7102/17, liderado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y que tiene como miembros a todas las instituciones públicas y privadas que participaron en la elaboración de este documento. El 2 de agosto de 2022, más de 90 oportunidades de mejora identificadas en este documento fueron oficialmente incluidas en los planes de acción de los 4 grupos de trabajo del CNFC, donde con un renovado sentido de urgencia y compromiso, se están implementando.

La competitividad del Paraguay se construye entre todos. Instamos a los que forman parte de los eslabones del comercio exterior paraguayo a conocer más sobre el CNFC y a construir la solución, colaborando desde una institución pública o a través de gremios privados. Este trabajo es vital para el futuro de la competitividad del Paraguay.





# INFORME

## DIAGNÓSTICO DEL PROCESO DE EXPORTACIÓN MARÍTIMA Y TERRESTRE DE PARAGUAY

# 1

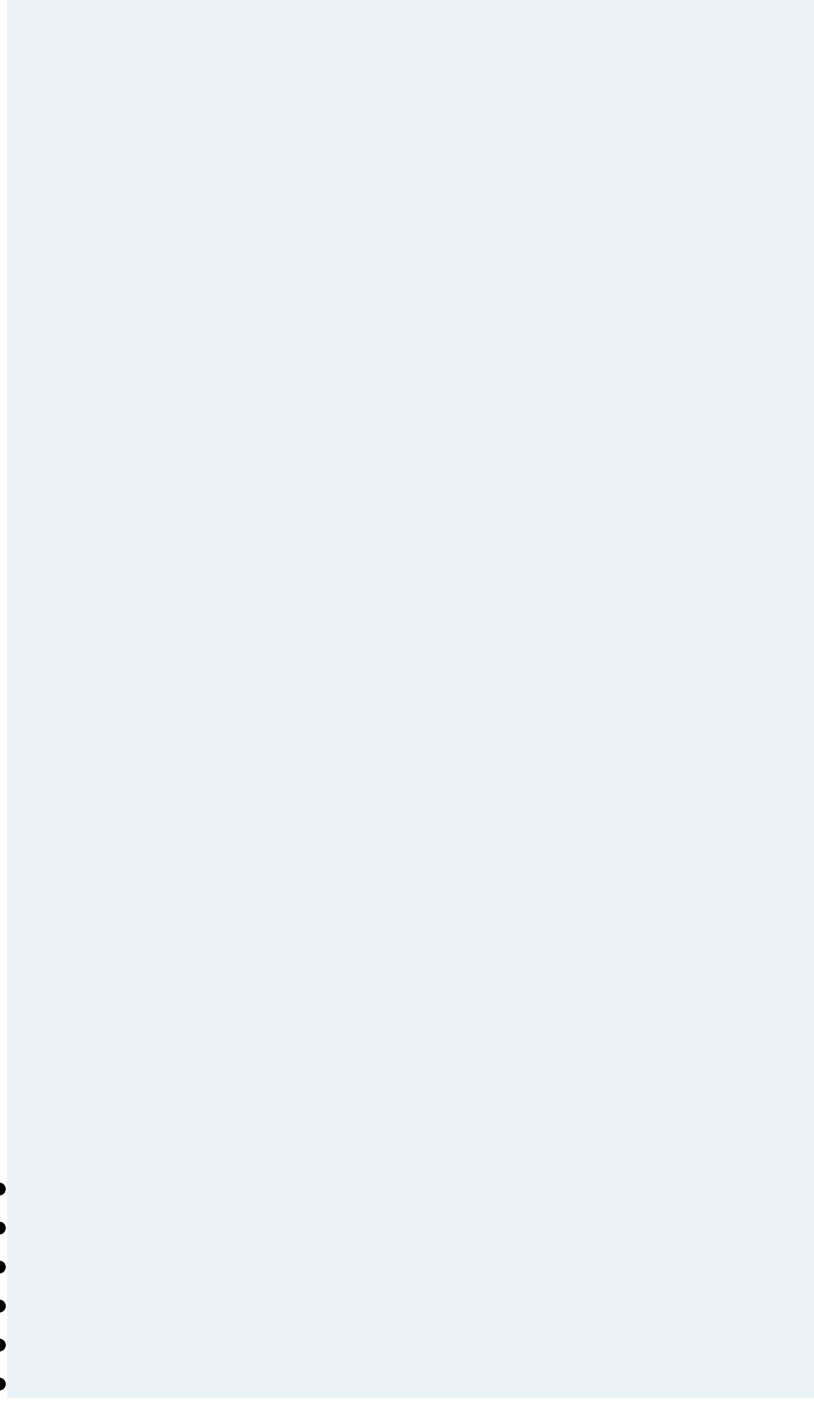
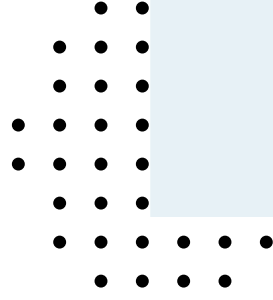


**UNION  
INDUSTRIAL  
PARAGUAYA**



*Confederação Nacional da Indústria*  
CNL A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA





# INTRODUCCIÓN

El proyecto de Mapeo y Sistematización de Procesos de Comercio Exterior, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Confederación Nacional de las Industrias de Brasil (CNI), tiene por objetivo aumentar el comercio exterior de Paraguay por medio de la reducción de los costos y plazos aduaneros, así como la facilitación del acceso a la información sobre los procesos, procedimientos y documentación aduanera. Para la consecución de dicho objetivo, fue identificado un socio local a partir del cual fue posible convocar a los diferentes representantes de todos los eslabones de la cadena logística para analizar el proceso de exportación marítima y terrestre, identificar oportunidades de mejora y realizar propuestas en vistas de modernizarlos. La Unión Industrial Paraguaya (UIP) ha sido el eslabón clave en el desarrollo del presente trabajo, habiendo coordinado los esfuerzos del sector privado paraguayo, para la realización del presente proyecto y trabajando en conjunto con el Instituto Procomex, institución responsable de la ejecución del proyecto.

El presente documento es el resultado de 18 reuniones de trabajo realizadas en la Unión Industrial Paraguaya, entre los meses de abril y noviembre de 2018, con la participación de los diferentes representantes de los eslabones de la cadena logística del proceso de exportación marítima y terrestre, que permitieron realizar el diagnóstico de los procesos. Participaron de dichas reuniones 135 colaboradores de 88 empresas de diferentes áreas (exportadores, despachantes aduaneros, terminales portuarias, transportistas terrestres y fluviales, agentes de transporte). A la vez, se contó con la participación de 7 asociaciones. Por parte del sector público, participaron 15 funcionarios de 7 organismos. Este diagnóstico sistematiza las informaciones recolectadas en las reuniones de trabajo y establece una serie de propuestas que buscan contribuir con la modernización del proceso de exportación.

## AUTORES

Antonella Lanfranconi Bobbio  
Erika María Medina Barrantes  
César García Vázquez

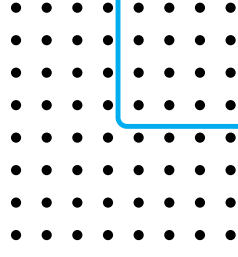
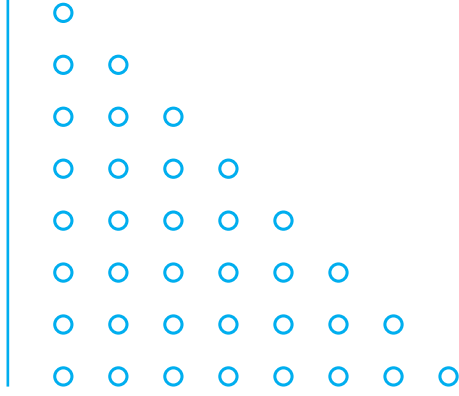




# ÍNDICE

<b>Metodología</b> .....	15
<b>¿Cómo leer este informe?</b> .....	18
<b>Glosario</b> .....	19
<b>Diagnóstico del proceso de Exportación Marítima y Terrestre de Paraguay</b> .....	20
1- Demora en la aprobación de las Licencias de Importación en el país de destino .....	20
2- Factura de Exportación en Papel .....	21
3- Autorización de Mandato para Exportación realizada en VUI .....	22
4- Capacitación dispar entre personal de las oficinas regionales y el personal de Asunción.....	22
5- Servicio nacional cobrado en moneda extranjera - Tasa CONVUE.....	23
6- Inestabilidad de VUE.....	24
7- Escasez de bancos habilitados para realizar pagos.....	24
8- Procedimiento burocrático para pagar el certificado fitosanitario - SENAWE .....	25
9- Proceso burocrático para pagar a ANNP los servicios prestados en la exportación .....	25
10- Pago presencial y en efectivo de la Reserva de Carga a la Marina Mercante.....	25
11- Extracostos en la exportación por cobros en los pasos de frontera.....	26
12- Impacto en la competitividad de las MIPYMES por altos precios de transporte de carga consolidada .....	27
13- Imposibilidad de controlar los tiempos para emisión de Certificado Sanitario.....	27
14- Falta de transparencia sobre el destino de los fondos del Canon SOFIA.....	28
15- Control de la Remisión solo en medio físico.....	29
16- Oficialización del despacho con la entrega de documentos en papel ya registrados en sistemas .....	29
17- Necesidad de traslado hasta la Aduana de Salida para presentar documentos .....	30
18- Prestación de informaciones en máquina de escribir .....	30
19- Control aduanero basado en documentos en papel .....	31
20- Obligatoriedad de realizar varias copias en papel del Despacho Cancelado .....	31
21- Demoras innecesarias en el paso de Mariscal Estigarribia .....	33
22- Incremento de tiempos en el proceso por el pago a DINATRA.....	33
23- Demoras para solicitar la calibración y certificación de básculas en los puertos .....	34
24- Carga de datos de manera repetida para la Aduana.....	35
25- Falta de aviso vía sistema sobre la Posición de Carga.....	35
26- Conocimiento Rodoviario de Transporte emitido en Papel.....	35
27- MIC-DTA es impreso de 10 a 15 veces.....	36
28- Gestión de informaciones en papel por falta de acceso a los sistemas por parte de las Terminales.....	36
29- Traslado físico de documentos para control.....	36
30- Control del MIC-DTA basado en documento en papel de informaciones registradas en SINTIA.....	37
31- Necesidad de presentar una Nota en papel para corrección del MIC-DTA digital.....	37

32- Necesidad de presentar copia del Despacho Finiquitado para pagar servicios a las Terminales.....	37
33- Duplicación de trabajo al momento de utilizar SINTIA .....	38
34- Manifiesto de Carga realizado en papel y firmado en cada hoja.....	40
35- Procedimiento burocrático para cancelar el Registro de Apertura .	40
36- Desfase entre la operación y las informaciones registradas en los sistemas .....	41
37- Demora en la actualización de las habilitaciones en el sistema de DINATRAN.....	41
38- Presentación de informaciones que DINATRAN podría solicitar a las empresas habilitadas.....	42
39- Traslados de documentos por 700 kilómetros para exportaciones a Bolivia .....	42
40- Falta de inspecciones aduaneras en exportaciones a Bolivia.....	43
41- Desfase entre normativa y operación real en relación al precinto..	43
42- Imposibilidad de garantizar la trazabilidad de la carga.....	44
43- Certificado Fitosanitario firmado y sellado .....	45
44- Solicitud de Declaración del Exportador en Papel para retirar el Certificado de Origen.....	45
45- 45 - Solicitud de Certificado de Origen basada en el traslado de documentos en papel.....	46
46- Presentación de comprobantes de pago en papel para retirar Certificado de Origen .....	47
47- Procedimiento de anulación del Certificado de Origen en papel ....	47
48- Demoras para la liberación de camiones en la frontera de Ciudad del Este .....	49
49- Traslado de documentos en papel del país de destino para dar el Cumplido de Embarque .....	49
50- Falta de definición de plazos para autorizar el paso en horarios extraordinarios por Aduana .....	50
51- Falta de acceso a la información por parte de Terminales .....	50
52- Registro repetido de informaciones a lo largo del proceso .....	51
53- Proceso de Renovación de Registro en papel.....	51
54- Burocratización del proceso para anular Certificados Sanitarios ....	52
55- Firma de Certificados Fitosanitarios por parte de Ingenieros sin registro COSAVE .....	52
56- Solicitud de Certificados con informaciones incorrectas.....	53
57- Necesidad de prestar informaciones presencialmente que DINATRAN ya posee.....	53
58- Falta de actualización del parque automotor por parte de DINATRAN.....	54
59- INAN no forma parte de la Ventanilla Única.....	54
60- Demoras excesivas para el registro de productos ante el INAN ....	55
61- Imposibilidad de realizar consultas online o telefónicas a INAN .....	55
62- Falta de acreditación ante el ONA de los Organismos de Evaluación y Conformidad.....	56
63- Centralización de las consultas en las oficinas centrales de Asunción.....	56
64- Escasez de contenedores Refeer y Foodgrade .....	57
65- Inconvenientes para realizar la cancelación del Registro de Apertura para embarques parcelados.....	57
66- Extracostos y demoras en la exportación marítima por falta de mantenimiento de las vías navegables .....	58
67- Expediente en papel sobre verificación y precinto en planta .....	58
68- Imprevisibilidad de llegada en los puertos impide la gestión del ingreso de forma eficiente .....	59
69- Proceso personal de solicitud de verificación.....	60
70- Desconocimiento de las operaciones por parte de los exportadores.....	60



# METODOLOGÍA

La identificación de las oportunidades de mejora y desafíos en el proceso de exportación terrestre, así como la elaboración de propuestas para mejorar el proceso, fue realizado siguiendo la metodología denominada *Procomex Process*®, la cual es una herramienta desarrollada por el Instituto Alianza Procomex para:

- Identificar los actores relevantes del sector privado que actúan en los procesos que serán estudiados y modificados.
- Movilizar e involucrar a profesionales del sector privado para participar en reuniones de trabajo.
- Lograr el compromiso de las agencias gubernamentales con el rediseño de los procesos, mediante la designación de profesionales para participar de los trabajos y la elaboración de las propuestas de soluciones consensuadas para mejorar los procesos.
- Utilizar la herramienta Kaizen de mapeo de procesos, con la participación simultánea de los diferentes actores del sector privado para:
  - Diseñar un mapa que ilustre los procesos tal como se realizan actualmente: “As Is”.
    - Definir cuellos de botella y oportunidades de mejora;
    - Registrar las principales normas y legislaciones que dan soporte a los procesos;
    - Identificar los sistemas de TI existentes de los que dependen los procesos actuales y sus vínculos con otros sistemas de TI.
  - Diseñar, con los mismos participantes, un nuevo mapa (“To Be”) que ilustre un nuevo flujo de proceso donde se den soluciones para las oportunidades de mejora identificadas en el mapa “As Is”.
- Organizar reuniones con la participación conjunta de profesionales del sector privado y del sector público para revisar y validar los mapas, y desarrollar un mapa “Conjunto To-Be”, en el caso de ser necesario.

Esta metodología permitió analizar los procesos, al mismo tiempo que mejorar la comunicación entre los involucrados e identificar oportunidades de mejoras. Con la participación de los representantes de las áreas operacionales de las empresas que actúan en el proceso reunidos de manera conjunta en la sala, el proceso de exportación marítima fue discutido y diseñado. La participación de estas personas fue fundamental, ya que es necesario que los participantes de la reunión tengan conocimiento profundo de las actividades y consigan describir paso a paso cómo se las realiza. De esta forma, el proceso es documentado en tiempo real a medida que su realidad va siendo presentada por los participantes de la reunión. La validación se realiza también en tiempo real en la misma reunión por todos los participantes. En la reunión fue solicitado a los participantes que describan el proceso. Cada actividad del proceso se describió detalladamente, de forma que permita el entendimiento de todos los participantes involucrados. De la misma forma con los desafíos identificados. La participación conjunta de representantes de empresas que actúan en diferentes áreas del proceso, permitió realizar un análisis profundo y holístico, para que las propuestas elaboradas beneficien a la cadena logística completa.

Siguiendo la metodología descrita, fueron realizadas 18 reuniones de día completo para la elaboración de los siguientes mapas de procesos:

- **Mapa As Is del Proceso de Exportación Marítimo**
    - Fechas:
      - 19 y 20 de abril
      - 8 y 21 de mayo
    - Participantes: N°: 59
      - Sectores: Despachantes Aduaneros, Exportadores, Asociaciones, Transportistas fluviales y terrestres.
  
  - **Mapeo To Be del Proceso de Exportación Marítimo**
    - Fecha:
      - 22 de mayo y 13 de junio
      - 14 de junio
    - Participantes: N°: 46
      - Sectores: Despachantes Aduaneros, Exportadores, Terminales, Asociaciones, Transportistas fluviales, empresas de logística.
  
  - **Mapeo To Be Conjunto Proceso de Exportación Marítima**
    - Fecha:
      - 28 y 29 de junio
    - Participantes: N° 25
    - Sector Privado: Despachantes Aduaneros, Exportadores, Transportistas fluviales.
  
    - Sector Público: Ventanilla Única de Exportación (VUE), Dirección Nacional de Aduanas (DNA), Secretaría Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA), Secretaría Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), Ministerio de Industria y Comercio (MIC), Ministerio de Hacienda (MH), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISIA), Dirección de Marina Mercante (DMM), Viceministerio de Ganadería (VG).
  
  - **Mapa As Is del Proceso de Exportación Terrestre**
    - Fechas:
      - 3 y 4 de septiembre
      - 24 y 25 de septiembre
    - Participantes: N°: 80
      - Sectores: Despachantes Aduaneros, Exportadores, Terminales, Asociaciones, Agentes de transporte, Transportistas, representantes de Bancos, Empresas de logística.
-



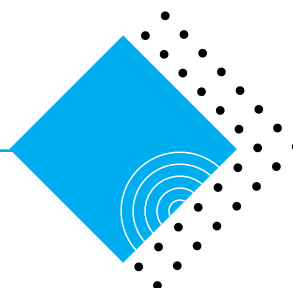
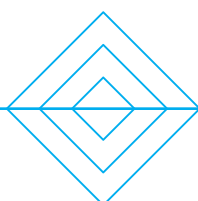
## • Mapeo To Be del Proceso de Exportación Terrestre

- Fechas:
  - 25 y 26 de octubre
  - 2 de noviembre
- Participantes: N° 33
  - Sectores: Despachantes Aduaneros, Exportadores, Terminales, Asociaciones, Transportistas, Empresas de logísticas.

## • Mapeo To Be Conjunto Proceso de Exportación Terrestre

- Fecha:
  - 29 y 30 de noviembre
- Participantes: N° 46
- Sector Privado: Despachantes Aduaneros, Exportadores, Terminales, Asociaciones, Transportistas.
- Sector Público: Ventanilla Única de Exportación (VUE), Dirección Nacional de Aduanas (DNA), Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISIA) Ministerio de Hacienda (MH), Subsecretaría de Estado de Tributación (SET), Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), INAN, Ministerio de Industria y Comercio (MIC), Viceministerio de Mipymes, Red de Inversiones y Exportaciones (REDIEX), Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN), Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES), Instituto Nacional Forestal (INFONA), Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG), Ministerio de Tecnologías de la Información y la Comunicación (MITIC), Dirección de Marina Mercante (DMM), Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN).

Con base en las informaciones recopiladas en las reuniones de mapeo, se elaboró el presente informe que señala las actividades en las cuales fueron identificadas oportunidades de mejora, describe estos desafíos en términos de impacto en el proceso y propone soluciones orientadas a la simplificación y facilitación del proceso, ahorro de tiempo y una mejor asignación de recursos del sector público. Estas propuestas implican cambios en términos de procedimientos, sistemas de TI y/o normas y legislaciones, proporcionando las pautas básicas para que el sector público implemente los cambios propuestos.



# ¿CÓMO LEER ESTE INFORME?

A continuación, se encuentra el detalle de las oportunidades de mejora y las soluciones identificadas, siguiendo la metodología descrita. Siendo que todas las informaciones que constan en el presente informe fueron aportes del sector privado paraguayo en las reuniones de mapeo, el texto fue estructurado de forma tal que permita fácilmente identificar cada uno de los desafíos en los mapas elaborados.

## **Título que resume el problema identificado**

**Modal:** indica si el problema fue identificado en el proceso de exportación marítima, terrestre o ambos;

**Actividad:** señala la actividad dentro del proceso en la cual el problema fue detectado;

**Responsable:** identifica el eslabón de la cadena logística responsable por ejecutar la actividad;

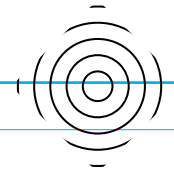
**Descripción:** explicación por extenso de la oportunidad de mejora, identificando los impactos en el proceso;

**Propuesta de Solución:** descripción de la solución consensuada entre el sector público y privado para superar los desafíos;

**Involucrados:** identifica los organismos del sector público que deberán ser involucrados para llevar adelante la solución propuesta.

Esta forma de estructurar el informe permite agrupar todas las informaciones vinculadas a un problema y su solución, facilitando la lectura. Es importante mencionar que algunas soluciones propuestas por los participantes traen beneficios al proceso, de forma que son solucionados varios problemas identificados. Por ello, para estos casos específicos fueron descritos todos los problemas vinculados y al final una *macro solución* donde se explica cómo cada uno de los desafíos pueden ser superados.

# GLOSARIO



ANNP - Administración Nacional de Navegación y Puertos
BL - Bill of Lading
COD - Certificado de Origen Digital
CONVUE - Consorcio de la Ventanilla Única del Exportador VUE
CRT - Conocimiento Rodoviario de Transporte
DINATRAN - Dirección Nacional de Transporte
DINAVISA - Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA)
DNA - Dirección Nacional de Aduanas
INAN - Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición
INTN - Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología del Paraguay
IVO - Inspector Veterinario Oficial
LTL - Less Than Truck Load
MADES- Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible
MERCOSUR - Mercado Común del Sur
MIC - Ministerio de Industria y Comercio
MIC-DTA Manifiesto Internacional Carga - Declaración de Tránsito Aduanero
MOPC - Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
ONA - Organismo Nacional de Acreditación
REDIEX - Red de Inversiones y Exportaciones
SENATICs - Secretaría Nacional de Tecnologías de la Información y Comunicación
SET - Subsecretaría de Estado de Tributación
SINTIA - Sistema Informático del Tránsito Internacional Aduanero
SOFIA - Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas
UIP - Unión Industrial Paraguaya
VUE - Ventanilla Única del Exportador
VUI - Ventanilla Única del Importador
XML - Extensible Markup Language

# DIAGNÓSTICO DEL PROCESO DE EXPORTACIÓN MARÍTIMA Y TERRESTRE DE PARAGUAY



## 1. DEMORA EN LA APROBACIÓN DE LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN EN EL PAÍS DE DESTINO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita LI previa de importación y envía copia de la licencia y/o número

**Responsable:** Importador

**Descripción:** Debido a que algunos productos exportados por Paraguay necesitan de una Licencia o Permiso para entrar en el país de destino, los exportadores envían a su cliente la Factura Proforma o la Factura Comercial de Exportación junto con las informaciones necesarias para solicitar dicho permiso. Fue constatado por las empresas que existen demoras que varían entre los 5 días hábiles en el caso de Argentina, 15 días hábiles en el caso de Bolivia y hasta 45 días en el caso de exportaciones de carne a Brasil. Sin esta autorización no es posible embarcar la mercadería, ya que la misma quedaría parada en frontera sin poder ingresar al país de destino. Esta situación obliga a los exportadores paraguayos a tener sus mercaderías paradas en stock, generando costos de almacenaje. Para el caso de los productos perecederos, como lo es en el caso de la carne, la situación es especialmente grave, ya que, dependiendo de la demora en la autorización y los plazos de validez, puede impactar en el vencimiento de los productos y la consecuente pérdida de la venta y hasta de la mercadería.

**Propuesta de Propuesta de Solución:** Siendo que el control de los productos que ingresan a un país es una competencia de los organismos de frontera que regulan dichos productos, en la reunión conjunta público-privada se propuso llevar esta discusión a otro Forum para encontrar una solución. En vistas de ello, se describe a continuación dos propuestas para encontrar una solución al problema y no una solución en sí. Dichas propuestas tienen el objetivo de que los análisis sean más expeditivos y que disminuya el impacto sobre los productos paraguayos. En primer lugar, discutir en el ámbito del Comité de Facilitación del Comercio la posibilidad de crear mecanismos de cooperación junto con los organismos de frontera que controlan dichos productos, con el objetivo de identificar las informaciones que estas entidades necesitan para realizar sus análisis y la mejor forma de proveer dicha información por parte de las empresas paraguayas, que facilite la evaluación de los datos y que, consecuentemente, disminuya los tiempos de aprobación. Esta puede ser considerada una medida práctica de facilitación del comercio dentro de lo dispuesto en los Artículos 8 y 10 del Acuerdo de Facilitación del Comercio. En segundo lugar, se propone que los órganos de control y/o laboratorios paraguayos que realizan controles sobre los productos que requieren licencias previas, sean acreditados ante el ONA y que de esta forma sea posible la homologación de las certificaciones por parte de los países vecinos, también contribuyendo a reducir los plazos para aprobación de las licencias.

**Involucrados:** Comité de Facilitación de Comercio, Organismos de control y laboratorios credenciados.



## 2. FACTURA DE EXPORTACIÓN EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Emite Factura de Exportación

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** Actualmente la Factura Comercial de Exportación es elaborada en un talonario timbrado, el cual debe ser solicitado por el contador de la empresa exportadora a la Subsecretaría de Estado de Tributación (SET). Esta factura en papel debe ser firmada por el exportador para darle validez. Existe una serie de problemas que se derivan de la utilización de documentos en papel para los controles aduaneros y administrativos. En primer lugar, siendo que el registro del despacho de exportación es realizado en forma digital en el Sistema Informático SOFIA, las informaciones contenidas en dicha factura son cargadas manualmente en el Sistema Informático SOFIA y el documento original es escaneado y adjuntado con las demás informaciones que solicita Aduana. Esta actividad puede generar errores de tipeo, siendo necesario realizar correcciones posteriores causando demoras y en el caso de no ser detectadas por el despachante a tiempo, pueden generar problemas mayores en la aduana local o del socio comercial. La factura original en papel, además deberá ser presentada físicamente al momento de oficializar el despacho y es uno de los documentos que será enviado al cliente (junto con la carga o vía Courier) para el despacho de importación en el país de destino. Todas estas dificultades, doble trabajo y costos adicionales para trasladar y presentar la Factura, se derivan de la imposibilidad de realizar esta factura de forma electrónica o de utilizar firmas digitales. De esta forma, la Factura Comercial de Exportación es el primer documento emitido en el proceso de exportación que impide la aplicación de la política Cero Papel. Esta es una política liderada por la Secretaría Nacional de Tecnologías de la Información y Comunicación (SENATICs) que apunta a la reducción en el uso del papel en la generación, tramitación y seguimiento de expedientes, además de constituir como una iniciativa en favor del medio ambiente.

**Propuesta de Solución:** La SET se encuentra actualmente realizando el Plan Piloto del Sistema Integrado de Facturación Electrónica Nacional (SIFEN), por medio del cual se podrán emitir factura electrónica e-Kuatia con validez jurídica del país, contribuyendo a reducir los costos transaccionales y de cumplimiento tributario a las empresas. Si bien este proyecto piloto no prevé en su primera fase la incorporación de la Factura Comercial de Exportación, se propone incorporar a las mismas dentro de los próximos lanzamientos. De esta forma, la solución acordada requiere cambios a nivel de sistema, legislativo y de procedimiento. Conforme se mencionó anteriormente, la Factura Comercial de Exportación es uno de los documentos que dan base a todo proceso de comercio exterior y la misma debe adecuarse no solamente a las exigencias nacionales, sino también a los requerimientos de los clientes. Siendo así, se propone que la SET convoque al Sector Privado para el desarrollo del Proyecto Piloto de la Factura Comercial de Exportación, con el objetivo que pueda diseñarse una factura que contenga campos básicos y que dé, a la vez, la posibilidad de agregar campos específicos que permitan atender las necesidades de los clientes. La participación del sector privado en dicho proceso es fundamental para que la Factura Electrónica de Exportación se adapte a la realidad del comercio exterior. Con el objetivo de evitar errores de tipeo, otorgar mayor transparencia y control para las entidades públicas involucradas y de aprovechar las informaciones ya prestadas, se propone que las informaciones registradas en dicha factura puedan ser reutilizadas para realizar el despacho de exportación y los documentos de transporte (CRT, BL). En este sentido, la factura podrá generar un código (XML) el cual al ser cargado en el sistema correspondiente (SINTIA, VUE, SOFIA) pueda automáticamente extraerse las informaciones requeridas para los trámites subsecuentes en el proceso de exportación. Por último, a nivel de legislación, deberán adaptarse las disposiciones vigentes para que dicha factura tenga validez nacional.

**Involucrados:** SET, Aduana, VUE, Grupo de Trabajo para las Mejoras del Comercio Exterior de la UIP.



### 3. AUTORIZACIÓN DE MANDATO PARA EXPORTACIÓN REALIZADA EN VUI

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Emite autorización de mandato

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** Debido a la obligatoriedad de la actuación de un despachante aduanero para realizar un proceso de exportación, el exportador realiza una autorización de mandato mediante la cual designa un despachante para gestionar cada operación aduanera ante la Dirección Nacional de Aduanas. Este procedimiento se realiza dentro de la Página Principal del VUI, en la pestaña de Tramitación de Importación y Dirección Nacional de Aduanas (DNA), accediendo a la opción “Solicitud Acreditamiento de Autorización al Despachante”. Para aquellas empresas que son netamente exportadoras y que, consecuentemente, no poseen usuario en la Ventanilla Única del Importador (VUI), no pueden realizar dicho procedimiento de forma digital conforme establecido en la Resolución de la DNA N° 44 del 18 de enero de 2017. Para estos casos, las empresas deben realizar la Autorización de Mandato en papel, con la firma de un responsable de la empresa registrado ante el MIC. A la vez, existe otra dificultad derivada de la realización del Mandato en VUI y del proceso completo de exportación en VUE, ya que en el caso de que la empresa desee cambiar su despachante, es necesario actualizar la información en ambos sistemas, ya que desde el punto de vista del usuario no existe comunicación entre los mismos (VUI y VUE).

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de superar los problemas que se derivan de la utilización de VUI para la elaboración de una Autorización de Mandato para un proceso de exportación, se propone un cambio a nivel de sistemas. Desarrollar dentro del ámbito de VUE las mismas funciones que actualmente existen en VUI con el objetivo que la Autorización de Mandato pueda ser realizada en la Ventanilla Única del Exportador y que ésta concentre todas las funcionalidades requeridas por los exportadores. En el corto plazo, una vez que el exportador realice la Autorización de Mandato en VUE, dicha plataforma enviará las informaciones automáticamente a Aduana. En el escenario de largo plazo, con la plena integración de la Aduana y los demás organismos de control, dicha autorización de mandato podrá automáticamente ser visualizada por la Aduana en VUE.

**Involucrados:** VUE y Aduana



### 4. CAPACITACIÓN DISPAR ENTRE PERSONAL DE LAS OFICINAS REGIONALES Y EL PERSONAL DE ASUNCIÓN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita permiso previo de exportación

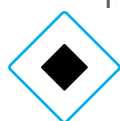
**Responsable:** Despachante

**Descripción:** En los casos en que los despachantes de aduanas solicitan informaciones sobre requisitos específicos de algún tipo de producto o mercado, fue evidenciada una gran diferencia entre la capacidad de respuesta de las oficinas regionales y de frontera en relación a las oficinas centrales de Asunción, además de la carencia de informaciones específicas en las páginas web de los organismos de control. En la mayoría de los casos, estas oficinas indican al despachante que entre en contacto con la oficina central en caso de dudas. Ante estas situaciones es necesario trasladarse o enviar a alguna persona a realizar consultas presenciales en Asunción, ya que la atención telefónica o por medio de e-mail, en la mayoría de los casos, no es eficiente. La diferencia en el horario de atención al público entre las oficinas regionales (17h) y las oficinas centrales (15h) impide que se pueda aprovechar el horario más extendido de las oficinas regionales en caso de consultas.

**Propuesta de Solución:** Como forma de superar el problema descrito, mejorar el acceso a la información de manera generalizada y pensando en un mejor aprovechamiento los recursos humanos y tecnológicos disponibles, fueron propuestas y consensuadas entre el sector público y privado presentes en la reunión las siguientes soluciones vinculadas a un cambio en los procedimientos utilizados para difundir informaciones:

- 1) Actualización de informaciones disponibles sobre los procedimientos y documentos bajo control de dichos organismos en las páginas oficiales de los mismos, para que sean la principal fuente de información para consultas;
- 2) Difusión de fuentes y locales donde se puede solicitar información de los procesos de comercio exterior, a través de mailings, gremios y asociaciones empresariales y VUE;
- 4) Capacitación interna de los funcionarios de los organismos de control a través de seminarios, talleres, conferencias realizadas con periodicidad como forma de estandarizar el conocimiento sobre procesos e informaciones entre diferentes unidades, para que sean capaces de resolver las consultas de los operadores y de esa forma evitar la sobrecarga de consultas en las oficinas centrales;
- 5) Establecer parámetros de control y calidad para mejorar la atención remota, especialmente por e-mail, con el establecimiento de plazos máximos para respuestas, evitando así incurrir en costos y traslados;
- 6) Realización de informes por parte de las diferentes asociaciones empresariales, comenzando por UIP como ejemplo, sobre las exportaciones de su sector, los requisitos de los principales mercados, fuentes de información, como forma de facilitar el acceso a la información y difundir las mejoras realizadas por los diferentes organismos en este sentido;
- 7) Actualización por parte de la Red de Inversiones y Exportaciones (Rediex) de las informaciones por productos en los manuales de exportación, con el objetivo de que estas informaciones sean aprovechadas por VUE para difundirlas a los exportadores y despachantes.
- 8) Integración en VUE de la herramienta que actualmente se encuentra disponible en el Sistema Informático SOFIA, mediante la cual se puede realizar un despacho provisorio informando el código arancelario del producto y de esa forma identificar a todos los organismos que requiere un proceso de exportación, los permisos necesarios y los costos estimados.

**Involucrados:** Organismos de Control, VUE, Grupo de Trabajo para Aplicación de Mejoras en el Comercio Exterior de la UIP, Asociaciones empresariales, Rediex, Gremios.



## 5. SERVICIO NACIONAL COBRADO EN MONEDA EXTRANJERA - TASA CONVUE

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Paga tasa CONVUE

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Por la utilización de la Ventanilla Única del Exportador para la solicitud de permisos de exportación es cobrada una tasa de 25 dólares estadounidenses. Esta tasa, denominada "Tasa CONVUE" se paga al Consorcio de VUE (CONVUE), conformado por el Centro de Despachantes de Aduanas de Paraguay (CDAP), la Cámara Paraguaya de Exportadores (Capex) y la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (Capeco). Siendo que dicha tasa se paga a entidades locales, no existe justificación para que la misma sea fijada en moneda extranjera. Las variaciones en los tipos de cambio y la necesidad de realizar conversiones cada vez que es necesario realizar dicho pago, impiden tener una previsibilidad de los costos de la operación y no es posible realizar una liquidación previa.



**Propuesta de Solución:** Se propone realizar un cambio en el procedimiento para cobrar dicha tasa, modificando la moneda en la cual es cobrada la “Tasa CONVUE”, para que la misma sea fijada en jornales diarios en guaraníes. De esa forma, los exportadores podrán realizar con exactitud su previsión de gastos, otorgando mayor previsibilidad y eliminando cualquier tipo de perjuicio ante variaciones en el tipo de cambio.

**Involucrados:** Consorcio de la Ventanilla Única del Exportador



## 6. INESTABILIDAD DE VUE

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita Permiso previo de exportación

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Fue constatado por parte del sector privado que existen casos en que VUE no se encuentra operativa. Esta inestabilidad del sistema al momento de solicitar los permisos previos de exportación, imposibilita dar continuidad con el proceso y puede acarrear costos extras en la operación. Por ejemplo, en el caso de que se presente esta inestabilidad al momento de solicitar un certificado fitosanitario a SENAVE, la demora en procesar dicha solicitud y la emisión del mismo impiden la liberación de los camiones con los consecuentes costos de estadías diarias.

**Propuesta de Solución:** En la reunión público-privada, fue acordado que para llegar a una solución es necesario realizar una investigación profunda y específica, que excede el objetivo del presente proyecto, el objetivo de identificar las causas que generan la inestabilidad del sistema y, a su vez, será necesaria la creación de un plan de contingencia para evitar parar con las operaciones. Así mismo, con el objetivo de que dicha investigación arroje un resultado fidedigno de la realidad, se deberá realizar una evaluación de las capacidades del hardware del sistema y del ancho de banda de las conexiones de internet disponibles tanto por parte del sector público como el sector privado. En la reunión fue informado por parte del VUE que dicha realidad ya había sido identificada y que por ello existe un proyecto para modernizar el hardware de VUE y que se espera que el mismo sea implementado en el mes de marzo de 2019.

**Involucrados:** VUE, Sector Privado a partir del Grupo de Trabajo para Aplicación de Mejoras en el Comercio Exterior de la UIP



## 7. ESCASEZ DE BANCOS HABILITADOS PARA REALIZAR PAGOS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Paga tasa a cada órgano

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** Para realizar el pago a los organismos de control responsables por la emisión de los permisos previos de exportación se presentan numerosos desafíos para los exportadores. En primer lugar, la falta de bancos habilitados para realizar el pago y la imposibilidad de realizar transferencias desde otros bancos, obliga a los exportadores a tener que abrir una cuenta en los bancos que la institución tiene habilitados para poder realizar una transferencia o, de lo contrario, realizar el pago de forma presencial en dicho banco hasta las 13 horas. Existen algunos organismos, como es el caso de la Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVIS), que en la actualidad no pueden recibir pagos electrónicos. En este último caso, es necesario destinar una persona de la empresa para la gestión de dicho pago. Por citar un ejemplo, el pago electrónico al MIC solamente puede realizarse en el Banco Nacional de Fomento, no siendo posible realizar una transferencia de otros bancos con los cuales operan los exportadores. Por otra parte, debido a que la



Aduana solicita los comprobantes de los pagos al momento de oficializar el despacho, los mismos deben ser retirados presencialmente en el banco. En VUE no existe la posibilidad de generar una factura contable de lo que fue pagado electrónicamente o generar un comprobante que pueda ser utilizado posteriormente por el exportador para el reintegro de exportación.



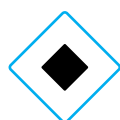
## 8. PROCEDIMIENTO BUROCRÁTICO PARA PAGAR EL CERTIFICADO FITOSANITARIO – SENAVE

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Autoriza

**Responsable:** SENAVE

**Descripción:** Para cierto tipo de productos controlados por SENAVE, como por ejemplo Sésamo con destino a Japón, antes de la emisión del Certificado Fitosanitario es necesario realizar un análisis de dicho producto. El resultado de dicho análisis, firmado por la jefa del Laboratorio, debe ser retirado presencialmente y llevarse a Preceptoría para poder efectuar el pago, ya que no es posible realizar pagos electrónicos y dicho laboratorio no tiene caja. Luego de realizar el pago, es necesario presentar el comprobante del pago a SENAVE para poder finalmente retirar el análisis. Este análisis es la base del Certificado Fitosanitario, el cual puede demorar entre 4 y 20 días. Esta falta de previsibilidad afecta la logística de exportación.



## 9. PROCESO BUROCRÁTICO PARA PAGAR A ANNP LOS SERVICIOS PRESTADOS EN LA EXPORTACIÓN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Paga servicios a la terminal

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** En todo proceso de exportación es necesario pagar la prestación de servicios a ANNP por el uso o simple paso por las terminales públicas. Para realizar dicho pago, es necesario pasar por varias oficinas, comenzando por Registro donde se debe registrar el despachante y presentar el despacho finiquitado, luego es necesario dirigirse a Depósito para obtener los datos de la carga, posteriormente es necesario pasar por Cubicaje, para obtener los datos de la carga como el peso del contenedor o mercadería y el cubicaje o volumen de la misma. Con estas informaciones, es necesario dirigirse a Liquidaciones para obtener la factura y finalmente a la Caja para realizar el pago. Todas estas etapas llevan promedio 1 hora. Esta situación deja en evidencia la falta de transferencia de información de una manera eficiente entre las diferentes áreas de las terminales públicas, además de procesos que demandan la presencia física de un despachante y controles basados en papel.



## 10. PAGO PRESENCIAL Y EN EFECTIVO DE LA RESERVA DE CARGA A LA MARINA MERCANTE

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Pago de la Reserva de Carga a la Marina Mercante

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** El pago de la Reserva de Carga puede ser realizado por el despachante aduanero de forma presencial y en efectivo en la oficina de Marina Mercante. En el caso que se quiera pagar con cheque, el exportador debe realizar el mismo en nombre de la Marina Mercante, no siendo aceptados por terceros (en este caso el despachante). Esta

situación deja el proceso más burocrático aún, ya que primero el despachante debe pedir la liquidación en caja y posteriormente dirigirse a la oficina del exportador para que se emita el cheque y volver a llevarlo a la Marina Mercante para pagar. Para efectuar el pago es necesario llenar un formulario en papel con máquina de escribir en la oficina de la Marina Mercante, luego presentarse en la caja para solicitar el turno para efectivamente pagar. El comprobante de dicho pago, en papel, deberá conservarse para presentarlo, junto con todos los demás documentos del despacho, al momento de su oficialización. La imposibilidad de concentrar en un sistema todos los pagos debidos y realizados, lleva a que todos los comprobantes por servicios prestados a lo largo del proceso, deban guardarse en formato papel para los controles pertinentes.



## 11. EXTRACOSTOS EN LA EXPORTACIÓN POR COBROS EN LOS PASOS DE FRONTERA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** ANNP

**Descripción:** El proceso de control aduanero y administrativo de las exportaciones terrestres puede ser realizado en una terminal pública o privada, es decir que es en estas terminales que se realizan los pagos por los servicios de almacenaje, estacionamiento, etc. Además de estos servicios, las empresas se ven obligadas a pagar también encargos en los pasos de frontera, los cuales son todos de administración pública. ANNP siempre cobra a las empresas, ya sea simplemente por el paso. Fue informado que, en algunas ocasiones, son cobradas tasas de exportación las cuales no se encuentran establecidas en legislación. Esta práctica encarece las operaciones, imponiendo sobrecostos a las exportaciones.

**Solución problemas 7, 8, 9, 10 y 11:** Con el objetivo de que el pago electrónico en VUE sea una herramienta que permita a los exportadores cumplir con sus obligaciones de forma fácil y ágil, se proponen una serie de soluciones que implican cambios a nivel de procedimientos y sistemas:

- 1) Adecuar las disposiciones legales vigentes que permitan modernizar la gestión del cobro de servicios públicos, para que todos los organismos tengan habilitado el pago electrónico;
- 2) Aumentar la red de cobranza de VUE y de todos los organismos vinculados a ella, para que de esta forma sea posible efectuar los pagos desde todos los bancos que operan en Paraguay;
- 3) Generación de facturas en VUE por los servicios prestados por los organismos vinculados a VUE, con fecha posterior. Estas facturas, se generarán automáticamente y podrán ser pagadas en los bancos asociados a VUE. Esta herramienta, permitirá, por ejemplo, para el caso de los servicios prestados por ANNP y DINATRA, cobrar por los mismos, sin necesidad de parar la carga y haciendo el proceso más transparente.
- 4) Posibilitar la generación de comprobantes de pago por medio de VUE a los que la Aduana podrá acceder para el control de pendencias al momento de oficializar el despacho, así como otros organismos de control para emitir sus correspondientes certificados, análisis, etc.;
- 5) Realizar junto al Ministerio de Hacienda el procedimiento correspondiente para que todos los organismos de gobierno, así como entidades del sector privado que prestan servicios en el proceso de exportación, sean entidades autofactoras. De esta forma, todas ellas podrán emitir sus comprobantes digitales para los controles pertinentes a lo largo del proceso.
- 6) Para el caso de SENAVE específicamente, será necesario realizar una revisión de los procedimientos internos del órgano que permitan garantizar la calidad de los servicios prestados establecidos en sus normas ISO y al mismo tiempo

eliminar la necesidad de utilización de firmas en papel. Esto permitirá al organismo adecuarse a la política Cero Papel.

En relación al problema II, se propone además realizar una revisión de los cobros realizados por ANNP y que los mismos se refieran a servicios efectivamente prestados. A partir de esta revisión se propone que los servicios cobrados tengan un valor proporcional al servicio prestado y que los mismos se encuentren publicados en las páginas web con el objetivo de evitar cobros fuera de la ley.

**Involucrados:** VUE, Aduana, Ministerio de Hacienda, Órganos de Control, Marina Mercante, ANNP, Prestadores de servicios que emiten comprobantes a lo largo del proceso de exportación (laboratorios, terminales portuarias, certificadoras, etc.)



## 12. IMPACTO EN LA COMPETITIVIDAD DE LAS MIPYMES POR ALTOS PRECIOS DE TRANSPORTE DE CARGA CONSOLIDADA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** ¿Carga consolidada?

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** Existen empresas que, por su capacidad de producción, volumen de sus productos o relaciones comerciales, optan por la modalidad de transporte LTL (Less Than Truck Load), es decir, un transporte consolidado donde su carga será agrupada con otras cargas para el transporte hacia el destino final. Esta alternativa que en principio se configura como una solución para las empresas micro, pequeñas y medianas, presenta desafíos en Paraguay. La gran mayoría de los camiones habilitados para realizar transportes internacionales se dedican a completar sus cargas y solo cuando sobre algún espacio o cuando no fue posible vender un camión lleno, se otorga este espacio para las cargas consolidadas. Esto genera lógicamente dificultades, retrasos y falta de certezas sobre el envío de este tipo de carga. Además, fue constatado por empresas que participaron de la reunión, que este servicio tiene un precio elevado en relación a los espacios ocupados y que muchas veces son enviados camiones ocupando tan solo  $\frac{1}{4}$  de su capacidad para cumplir con las demandas de los clientes. La inexistencia de una política de fomento a las exportaciones de MIPYMEs que consolide información sobre empresas que realizan pequeños envíos y que utilizarían los servicios de carga consolidada, impide que puedan organizarse este tipo de transporte de forma más eficiente, reducir los costos y aumentar la competitividad. A la vez, no existe una plataforma donde se encuentren fácilmente informaciones sobre empresas de transporte que realicen este tipo de servicio.

**Propuesta de Solución:** Creación, por parte del Viceministerio de Micro, Pequeñas y Medianas Empresas, de una base de datos pública con información de empresas con interés en realizar pequeños embarques y empresas de transporte que brindan el servicio de carga consolidada. Esta base de datos permitirá al Viceministerio fomentar las exportaciones de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas mediante la articulación de la oferta y demanda de este tipo de transporte y al mismo tiempo, disminuir los costos de este servicio aumentando la competitividad.

**Involucrados:** MIC - MIPYME, Transportistas, Gremios que agrupan a las distintas MIPYMEs exportadoras.



## 13. IMPOSIBILIDAD DE CONTROLAR LOS TIEMPOS PARA EMISIÓN DE CERTIFICADO SANITARIO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Carga

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** Las empresas que se dedican a la exportación de carne deben tener su establecimiento autorizado por SENACSA y contar con la presencia de un Inspector Veterinario Oficial. Una de las funciones del IVO en las plantas es controlar el proceso de carga y la posterior emisión del Certificado Sanitario. Sin embargo, existen casos en los que el IVO no se hace presente al momento de la carga. Para facilitar el proceso, la empresa se responsabiliza por registrar todas las informaciones de la carga y presentárselas al IVO. Estas son las informaciones que deben ser cargadas en VUE para solicitar el Certificado Sanitario, previo visto bueno del IVO. Este proceso, además de ser burocrático, requiere el monitoreo constante de la empresa para que las informaciones sean cargadas. Este proceso deja a las empresas en una situación compleja y de extrema dependencia, sin la posibilidad de medir el tiempo perdido o las demoras de forma eficiente. SENACSA solo tiene la información una vez que el IVO la carga en el sistema, y de esta forma no es posible para el órgano controlar a sus funcionarios en planta.

**Propuesta de Solución:** En la reunión conjunta, se acordó realizar un cambio en el procedimiento y responsabilidades al momento de cargar las informaciones para facilitar y agilizar el procedimiento. La propuesta se basa en adecuar el procedimiento a lo que sucede en la práctica y que se habilite a las empresas a cargar las informaciones en VUE y que, a partir de este momento, el IVO tenga un plazo de 1 hora para dar su visto bueno. Si luego de este tiempo no fue realizada ninguna acción por parte del IVO, las informaciones serán enviadas de forma automática para el análisis para SENACSA. Esta nueva forma de desarrollar el proceso garantiza el control por parte de SENACSA, no solo de la operación sino también de sus funcionarios designados en las plantas de las empresas, a la vez que permite a la empresa agilizar su proceso.

**Involucrados:** SENACSA, VUE, Sector Privado



## 14. FALTA DE TRANSPARENCIA SOBRE EL DESTINO DE LOS FONDOS DEL CANON SOFIA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Paga Canon SOFIA

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** El Canon SOFIA es un valor pago por la utilización de dicho sistema a los fines de oficializar un despacho. El valor de dicho Canon varía, siendo 81.252 guaraníes (1 Jornal) en operaciones de comercio exterior por valor hasta 5.000 dólares, y superando ese monto, el canon es de 203.130 guaraníes (2,5 Jornales). El sector privado considera que este valor es elevado en relación al servicio prestado. Existe un desconocimiento del destino de dichos fondos, además de que sea para mantener el Sistema Informático SOFIA en operación. Anteriormente parte de este valor era destinado para equipar todas las administraciones portuarias, pero en la actualidad en los puertos de administración privada este costo es asumido por los operadores. Considerando que son realizadas 55 mil operaciones de exportación por año y 215 mil operaciones de importación por año, eso arroja un valor aproximado de 9 millones de dólares por año.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de aumentar la transparencia y destinar fondos a fortalecer la integración de todos los órganos, se propone:

- 1) Rendición de cuentas del destino de los fondos del Canon SOFIA de forma anual;
- 2) Destinar parte de ese valor para la integración entre VUE y el Sistema Informático SOFIA, fortaleciendo la ventanilla única.

Se sugiere también, en el largo plazo, luego de la plena integración de los organismos y sus procesos, analizar la posibilidad de reducción de dicha tasa en conformidad al servicio prestado.

**Involucrados:** Aduana, CONVUE, Centro de Despachantes de Aduanas



## 15. CONTROL DE LA REMISIÓN SOLO EN MEDIO FÍSICO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Emite nota de remisión

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** La Nota de Remisión es un documento donde se informan los datos de la carga, la empresa transportadora, datos del camión y del chofer. Este documento acompaña la mercadería en su transporte interno hasta el puerto donde se realizará el despacho. Este documento es realizado en papel y debe contar con la firma del exportador; no existiendo posibilidad de usar ninguna herramienta digital. En su transporte interno, dicho documento puede ser controlado por Aduana o la SET. En la actualidad no existe posibilidad de realizar dicho control sin la utilización de papel.

**Propuesta de solución:** Con el objetivo de eliminar el papel del proceso de exportación, en línea con la política Cero Papel, se propone cambiar el procedimiento vigente mediante el uso de tecnologías disponibles en el mercado, utilizando la tecnología RFID (Radio Frequency Identification) o similar en los camiones que transporten carga internacional. Esta tecnología es un sistema de almacenamiento y recuperación de datos remoto que usa dispositivos denominados etiquetas, tarjetas o transpondedores RFID. El propósito fundamental de la tecnología RFID es transmitir la identidad de un objeto mediante ondas de radio. De esta forma, es posible colocar todas las informaciones de la remisión en dichas etiquetas y las mismas deberán poder ser leídas por quienes realizan el control del tránsito interno de mercadería para exportación (SET, Policía Caminera, Policía de Frontera, Policía Nacional). Se propone, además, que todas las informaciones de la remisión puedan ser descargadas de VUE, garantizando la no alteración de datos y facilitando el control.

**Involucrados:** Policía Nacional, Caminera, de Frontera, VUE, Aduana, Exportadores y Transportistas.



## 16. OFICIALIZACIÓN DEL DESPACHO CON LA ENTREGA DE DOCUMENTOS EN PAPEL YA REGISTRADOS EN SISTEMAS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Entrega Documentos en Papel

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Luego del registro del despacho en el Sistema Informático SOFIA, es necesario presentar todos los documentos vinculados al proceso en formato papel. El análisis y control de documentos es realizado solamente en base a la presentación física de los documentos, evidenciando la falta de utilización de las herramientas digitales disponibles y generando doble trabajo. Además de los documentos aduaneros, el despachante de aduana debe presentar las autorizaciones previas del producto, los comprobantes de pago de certificado y todo documento de control administrativo que esté vinculado a la operación. Estos documentos, disponibles en la VUE, tampoco son utilizados en su versión digital para la oficialización del despacho. Esta práctica es completamente contra la política Cero Papel, ya que demanda la impresión de informaciones disponibles digitalmente y a la vez, demuestra que el principio de Ventanilla Única mediante la cual es posible realizar todos los envíos de la información electrónica, una sola vez, ante una única entidad, para cumplir con todos los requerimientos del comercio exterior que no son cumplidos.



## 17. NECESIDAD DE TRASLADO HASTA LA ADUANA DE SALIDA PARA PRESENTAR DOCUMENTOS

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Entrega documentos en papel

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** El control realizado a partir de documentos en papel y la falta de integración entre unidades de la Aduana, implica que el despachante de aduana designado para realizar la operación, debe trasladarse hacia la aduana de salida para presentar los documentos y a partir de allí, conocer el canal de selectividad de su carga. La oficina de registro de la Aduana verifica la firma del despachante en relación al Mandato realizado por el exportador; y luego recibe los documentos. Los representantes de Aduana presentes en la reunión explicaron que este procedimiento se debe a que, anteriormente, eran realizadas numerosas tentativas de despachos hasta conseguir un canal verde y de esta forma no era posible garantizar un control efectivo de las mercaderías. Actualmente, solo es posible conocer el canal de selectividad luego de que la carga se encuentra en zona aduanera y el despachante presenta los documentos. Esta forma de realizar el proceso genera costos extras en el proceso, ya que demanda el traslado de personas, con la consecuente pérdida de tiempo. Fue mencionado por el sector privado que existen casos en que la carga está parada en la frontera y el despachante se está trasladando para poder presentar los documentos y oficializar el despacho. En los casos de exportaciones marítimas que salen por el Puerto de Pilar, es necesario trasladarse 300 km para presentar los documentos. La necesidad de cumplir con los rápidos tiempos que requiere el comercio exterior, ha generado diversas prácticas en el sector privado con el objetivo de hacer el proceso más eficiente en términos de tiempos, pero generando mayores costos. Es común que los despachantes trabajen con auxiliares que tienen autorización para presentar los despachos. De esta forma, la falta de utilización de las herramientas digitales disponibles, genera costos extras en el proceso que deben ser asumidos por el exportador para agilizar el proceso.



## 18. PRESTACIÓN DE INFORMACIONES EN MÁQUINA DE ESCRIBIR

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Oficializa el despacho

**Responsable:** Despachante de aduanas

**Descripción:** Al momento de oficializar el despacho y presentar los documentos en la aduana de salida, es necesario informar datos referidos al transporte que no se encuentran en los campos que figuran en el Sistema Informático SOFIA. Por ello, es necesario llenar un formulario, con máquina de escribir. Las informaciones refieren a la vinculación de la carga con el transporte que va a realizar el traslado. En el caso del transporte marítimo, los datos que son informados en el formulario son: nombre del buque, registro, posición, marca y número del contenedor. Para el caso del transporte terrestre, número de manifiesto de exportación y la fecha. En la reunión Conjunta entre el Sector Público y Privado, fue informado por parte de la Aduana que estas informaciones están disponibles en SINTIA, pero que aún es exigido la elaboración de este documento en máquina de escribir. Este proceso manual, adiciona un documento en papel más a los ya mencionados, no permite realizar estadísticas, y evidencia la falta de utilización de sistemas para prestar informaciones y realizar controles.





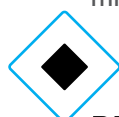
## 19. CONTROL ADUANERO BASADO EN DOCUMENTOS EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Registro y Resguardo analizan los documentos

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** En todos los procesos de exportación, las áreas de Registro y Resguardo de la Aduana realizan un control de los documentos de la operación. Conforme se mencionó, dicho control es en base a documentos en papel, lo cual implica que una vez que la oficina de Registro certifica que la firma del despachante está registrada, estos documentos deben trasladarse físicamente a la oficina de Resguardo para el control aduanero del proceso. La gestión y el control basado en documentos en papel, no permiten un control simultáneo y eficiente por parte de diferentes áreas, demandando mayor tiempo y necesidad de traslado de documentos dentro de un mismo organismo.



## 20. OBLIGATORIEDAD DE REALIZAR VARIAS COPIAS EN PAPEL DEL DESPACHO CANCELADO

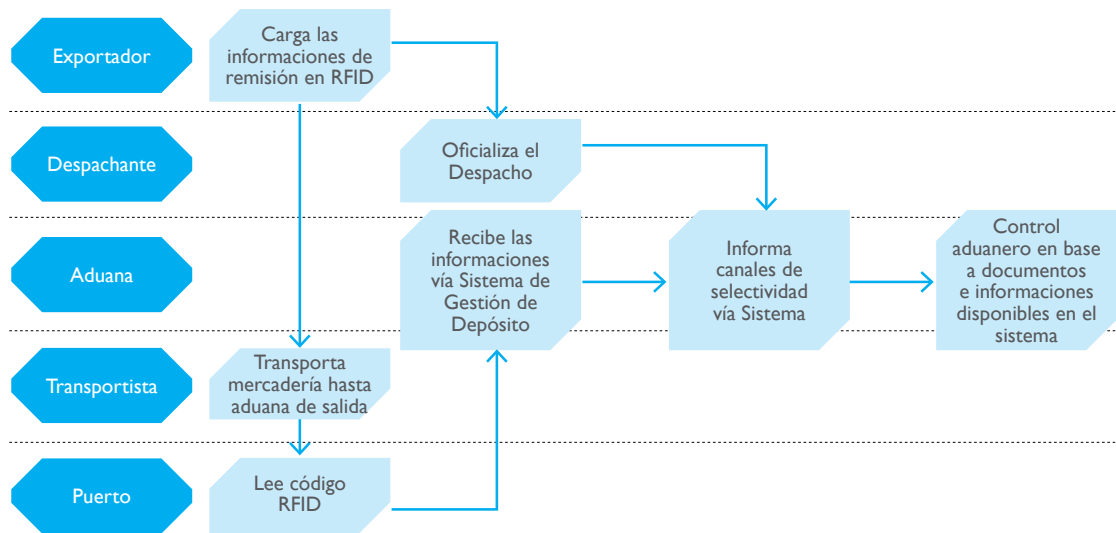
**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Autenticar las copias realizadas por el despachante para otros organismos de control

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** Luego de finalizado el control aduanero correspondiente al canal de selectividad asignado al proceso, es actualizado el estado del despacho a “cancelado”. En ese momento, el despachante aduanero debe sacar copias a todo el despacho, con sus autorizaciones, informaciones específicas, certificados, etc. en la oficina de la aduana y autenticar dichas copias ante este órgano. Por lo general son realizadas entre 16 y 20 copias (20 hojas por cada despacho aproximadamente), las cuales son firmadas por la aduana y luego entregadas a los órganos de control que intervinieron en el proceso. El valor de dichas copias es un costo más que debe asumir el exportador. Siendo que todas las informaciones están disponibles en los sistemas VUE y SOFIA, esta práctica se traduce en un doble trabajo y uso de papel.

**Solución a los problemas 16, 17, 18, 19 y 20:** Para solucionar los problemas citados anteriormente, se propusieron soluciones que requieren cambios en tres niveles: procedimientos, legislación y sistemas. Los principios sobre los que se basó el sector privado para mejorar el proceso fueron políticas públicas del gobierno como lo son: gestión con cero papeles, el refuerzo de la Ventanilla Única con la participación de todas las entidades de gobierno que regulan y controlan el proceso de exportación y el uso de herramientas tecnológicas facilitando el comercio, garantizando el control y posibilitando a los operadores ser más expeditivos. Este nuevo proceso fue consensado con los participantes del sector público presente en la reunión y fueron agregadas informaciones relevantes vinculadas al control de la operación. A continuación, sigue la secuencia de actividades del nuevo proceso:



De acuerdo a como está representado en el flujo de proceso, el uso de la tecnología RFID para las informaciones de remisión permitirá que una vez que la carga llega al puerto (sea este terrestre o fluvial) y se lee el código, la Aduana pueda recibir estas informaciones vía Sistema de Gestión de Depósito (SGD). El sistema SGD, creado en 2014, ya se encuentra dentro de la Plataforma del Sistema Informático SOFIA, por lo cual deberá adicionar una nueva función para que sea posible transferir esta información. De esta manera, el procedimiento de la aduana para informar el canal de selectividad ya no dependerá de la presentación de documentos. Habiendo sido informada la Aduana de que la mercadería se encuentra en zona aduanera, al momento que el despachante registra el despacho, puede automáticamente informar el canal de selectividad. Para los casos en que la carga llega después de ser registrado el despacho, el canal de selectividad sólo será visible cuando la carga esté registrada en el Sistema de Gestión de Depósito. El sistema deberá, a su vez, informar el canal de selectividad también para la terminal y para la vista afectada (en el caso de canal rojo). Una vez que se da a conocer el canal de selectividad, no será posible cancelar el despacho. Esta práctica se adecua a lo dispuesto en el Código Aduanero, Artículo 124 - Selectividad:

1. La autoridad aduanera determinará las declaraciones que serán objeto de control total, parcial o de ningún control antes del libramiento de las mercaderías, para lo cual serán aplicados sistemas informatizados o manuales si no estuvieran disponibles.
2. Cuando la declaración se realice por sistema informatizado, la selección de que trata el numeral anterior será automática, teniendo en consideración los parámetros y perfiles previamente determinados por la autoridad aduanera.

En este nuevo proceso, todas las informaciones necesarias para realizar los controles pertinentes tanto de los diferentes departamentos de la Aduana, así como de los otros órganos de control, estarán disponibles electrónicamente en la Ventanilla Única del Exportador. Para ello, todos los órganos que intervienen en el proceso de exportación, incluyendo a la Aduana, deberán estar integrados en el mismo portal. De esta forma, esta ventanilla será configurada como un punto de entrada único de informaciones y/o documentos para el control por parte de las autoridades. De esta forma, y siguiendo lo establecido en el Artículo 10.4 del Acuerdo de Facilitación del Comercio, en los casos en que ya se haya recibido la documentación y/o informaciones exigidas a través de la ventanilla única, ninguna autoridad u organismo solicitará esa misma documentación y/o información. Las informaciones registradas serán visibles para todas las unidades de la aduana y de los órganos de control, independientemente de su localización. A los fines de brindar informaciones para los usuarios, todos los organismos estarán integrados en un único portal, es decir que los despachantes y exportadores brindarán todas las informaciones una única vez y en un único sitio. Sin embargo, para los fines de control de cada una de las entidades, este portal podrá funcionar como una interfaz para el envío de informaciones a los actuales sistemas de control de cada uno de los organismos.



Desde el punto de vista normativo, deberá -en primer lugar- realizarse una Resolución de la Dirección Nacional de Aduanas por la que se establezca el Despacho Digital de Exportación. Por medio de esta resolución se establecerá el procedimiento para la realización del despacho digital en cumplimiento de las disposiciones aduaneras vigentes, como ocurrió con la importación a partir de la Resolución DNA N°704 de 2017. Se sugiere que, dentro de la Resolución, se incorpore el aprovechamiento de las informaciones digitales disponibles, como será la Factura Comercial de Exportación electrónica. De esta forma, una vez implementada por la SET, a partir del código de dicha factura, todos los datos serán automáticamente transferidos para el registro del despacho. Lo mismo deberá ocurrir con los datos de la factura para la elaboración del CRT Digital.

Siendo que algunos de los cambios propuestos demandarán un tiempo para ser realizados, fue pensado un escenario superador de la situación actual, en conjunto con el sector público. Las siguientes sugerencias fueron pensadas para un corto plazo:

- 1) VUE enviará para el Sistema Informático SOFIA todas las informaciones sobre las autorizaciones previas, verificaciones, inspecciones, autorización de mandato, etc. Esta migración de informaciones se realizará a partir del código de autorización y eliminará la necesidad de presentar dichas informaciones en papel.
- 2) Las informaciones registradas en SINTIA (para los países del MERCOSUR) o en el Sistema de Gestión de Tránsito de Aduana, referidas al transporte, serán la base para vincular las informaciones de transporte a la carga, eliminando la necesidad de realizar el procedimiento en máquina de escribir.
- 3) En el caso de que la mercadería tenga un canal rojo, Aduana informará a VUE para que el exportador y su despachante sean notificados. Por su parte, utilizando la herramienta del SGD, Aduana notificará a la terminal y a la vista afectada.

**Involucrados:** Aduana, VUE, Terminales Portuarias, Despachantes, Agentes de Transporte y Organismos de Control.



## 21. DEMORAS INNECESARIAS EN EL PASO DE MARISCAL ESTIGARRIBIA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Entrega documentos a Aduana y DINATRAN

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** En las exportaciones a Bolivia, en la aduana de Mariscal Estigarribia, por más que los camiones lleguen en horario normal, son despachados por la Aduana con demora y cobrando una contribución de 10.000 guaraníes por parte de DINATRAN, correspondiente al paso en horario extraordinario, sin la emisión de comprobante. La falta de transparencia en este procedimiento y las demoras innecesarias, tienen un impacto negativo para las exportaciones a Bolivia.



## 22. INCREMENTO DE TIEMPOS EN EL PROCESO POR EL PAGO A DINATRAN

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Entrega documentos a Aduana y DINATRAN

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** Por restricción municipal en Ciudad del Este, los camiones tienen un horario definido para pasar y, siendo que es un horario extraordinario, DINATRAN cobra 10.000 guaraníes. Siendo que este paso de frontera llega a tener filas de hasta 14 kilómetros, la necesidad de realizar dicho pago incrementa tiempos al proceso de liberación de los camiones.

**Solución a problemas 21 y 22:** Para solucionar las situaciones descritas, se propone un cambio a nivel de procedimiento y sistemas. Siguiendo la Solución a los problemas 16, 17, 18, 19 y 20, el registro del camión en el SGD con el código RFID, fue acordado entre el sector público y privado que sea considerado el horario de ingreso para la definición de tasas. En los casos en que los camiones pasen en horario normal, estarán exentas de tasas. Para aquellos casos de paso en horario extraordinario, DINATRAN generará una factura con fecha de pago posterior, que permita cobrar por los servicios prestados sin la necesidad de parar la carga, haciendo el proceso más transparente. Todas las informaciones sobre el transporte se informarán a los organismos de forma digital y aquellas referidas al transporte aparecerán en el Módulo de Carga de VUE, junto con la factura a pagar.

**Involucrados:** DINATRAN, VUE, Aduana



## 23. DEMORAS PARA SOLICITAR LA CALIBRACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BÁSCULAS EN LOS PUERTOS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Pesa camión con la carga

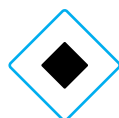
**Responsable:** Terminal

**Descripción:** La calibración y certificación por parte de INTN de básculas en las terminales portuarias debe realizarse anualmente para que las mismas puedan cumplir con la función de control del peso de las cargas de exportación. Existen algunas básculas en algunas terminales con gran movimiento, que la Aduana solicita que dicha calibración sea realizada cada 6 meses. INTN es la entidad responsable por calibrar todas las básculas del país que se usan con fines comerciales, es decir que además de las terminales portuarias, también realizan la calibración en empresas (acopiadoras, por ejemplo). Debido a esta gran demanda de trabajo, la escasez de equipos de calibración de INTN y que los mismos son trasladados por todo el país para realizar esta función, es necesario solicitar turno para calibración con por lo menos un mes y medio antes del vencimiento del plazo. Sin embargo, existen ocasiones donde las demoras no permiten realizar el procedimiento de calibración en los plazos requeridos, como por ejemplo el puerto de San José, el cual estuvo sin certificado de calibración durante un mes, en verano de 2018. Si bien el proceso no se detuvo, las cargas que fueron pesadas durante este periodo no tenían la seguridad de que la carga pesaba lo que indicaba la báscula. Las demoras demandan el monitoreo continuo de los plazos para no pasar la vigencia solicitada por la Aduana y poder prestar el servicio.

**Propuesta de Solución:** Fue acordado, como forma de solucionar la situación mencionada, que un cambio en el procedimiento mediante el cual se realiza la calibración de las balanzas traerá beneficios y agilidad al proceso. En este sentido se propone la habilitación, por parte de INTN, de entidades y/o certificadoras con la capacidad técnica, experiencia, infraestructura y equipos necesarios para realizar la calibración y certificación de básculas en terminales portuarias. Estas entidades deberán habilitarse ante INTN de forma tal que puedan certificar las calibraciones realizadas y de esta forma garantizar la prestación de servicios de pesaje de carga por parte de las terminales portuarias. A la vez, deberán cumplir con las exigencias de INTN en términos de Normas de Calidad y someterse a auditorías periódicas por INTN para garantizar la prestación de un servicio de calidad. El aumento de

prestadores de servicios y la competencia leal entre ellos permitirán la prestación de un servicio expeditivo y de calidad.

**Involucrados:** INTN, Entidades y/o Certificadoras, Terminales Portuarias.



## 24. CARGA DE DATOS DE MANERA REPETIDA PARA LA ADUANA

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Realiza apertura del Registro

**Responsable:** Agente de Transporte

**Descripción:** La apertura del Registro se realiza ante la Aduana mediante Reflexión (Sistema Informático SOFIA), habilitando a una embarcación fluvial a recibir carga. Siendo que no existen datos asociados al usuario registrado en el Sistema Informático SOFIA, esta operación se realiza de forma manual repitiendo las mismas informaciones para cada administración aduanera de los puertos por las cuales pasa la embarcación para operar en carga. Eso deja en evidencia la sobrecarga de trabajo que se genera por la falta de un sistema que permita centralizar las informaciones y disponibilidades a las administraciones aduaneras correspondientes.



## 25. FALTA DE AVISO VÍA SISTEMA SOBRE LA POSICIÓN DE CARGA

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Solicitud de posición de carga a la Marina Mercante

**Responsable:** Transportador Fluvial (agente marítimo)

**Descripción:** Para oficializar el despacho, los despachantes aduaneros necesitan presentar el comprobante de pago a la Marina Mercante referido a la posición de carga. La posición de carga es solicitada por el transportador fluvial a la Marina Mercante a través de VUE. Sin embargo, no existe dentro de dicho sistema el aviso a los involucrados en la operación. De esta forma, el despachante puede esperar a que el agente marítimo le informe la posición de carga para realizar el pago o ingresar a VUE de manera periódica para obtener dicha información.



## 26. CONOCIMIENTO RODOVIARIO DE TRANSPORTE EMITIDO EN PAPEL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Emite CRT y envía físicamente al exportador

**Responsable:** Empresa de Transporte/Agente de transporte

**Descripción:** El transporte terrestre se materializa mediante el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). Este documento cumple con diversas funciones: representa el contrato de transporte, conteniendo las condiciones bajo las cuales se desarrollará el mismo; prueba que la mercadería ha sido entregada para su transporte, demuestra la titularidad de la mercadería, determinando que aquel que se encuentre nominado en el mismo podrá presentarse ante la aduana de destino a retirar la mercadería. Siendo un documento que acompaña la carga y que es controlado tanto dentro del país de origen como de destino, son realizadas 5 vías originales y 10 copias, todas ellas firmadas por el exportador (o su despachante) y el transportista (o su agente de transporte) las cuales son entregadas a lo largo del proceso. Actualmente este documento solo existe en formato papel y debe entregarse a las autoridades correspondientes para control y carga de datos de forma manual, pudiendo generar errores de tipeo, pérdida de documentos y siendo contrario a la política Cero Papel. Actualmente, la VUE no dispone de un Módulo de Carga para la elaboración, control y acompañamiento de las informaciones de transporte, como lo es el CRT.



## 27. MIC-DTA ES IMPRESO DE 10 A 15 VECES

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Emite Manifiesto Internacional Carga - Declaración de Tránsito Aduanero (MIC-DTA)

**Responsable:** Empresa de Transporte o Agente de Transporte

**Descripción:** Cada MIC-DTA es impreso de 10 a 15 veces, ya que, en el proceso de transporte internacional de la mercadería, el transportista entrega una copia física de dicho documento a cada entidad que lo solicita a los fines de control. Dicha impresión la realizan los auxiliares de los agentes de transporte que se encuentran en frontera para agilizar el proceso, pero incrementando los costos del mismo. A la vez, las empresas de transporte cuando sacan el camión se quedan con una copia y cuando el conductor entrega la carga, le hace firmar esa copia al importador y retorna con esa copia firmada. En los casos en que la mercadería sale por un puerto privado, este también se queda con una copia. Esta es la forma que tienen actualmente los intervinientes del sector privado de comprobar que efectivamente se despachó ese camión con la carga, por donde pasó y que finalmente fue entregada al destinatario. Las informaciones contenidas en el MIC- DTA son las informaciones de la carga contenidas en el CRT, el número del despacho e informaciones del transporte. Si bien los controles aduaneros de los países vecinos por los que transita la carga hasta llegar a destino no tienen necesariamente acceso a estas informaciones, la Aduana de Paraguay sí dispone de todas estas informaciones ya que son registradas en el Sistema Informático SOFIA (a través del Sistema de Gestión de Tránsito) o en SINTIA. Tan solo a los fines de salir del país, 3 de dichas copias son entregadas a autoridades nacionales: Aduana, ANNP y DINATRAN. Esta situación deja en evidencia la falta de integración e intercambio de información entre organismos de control de frontera, además del no aprovechamiento de las informaciones registradas en los sistemas existentes para realizar los controles pertinentes.



## 28. GESTIÓN DE INFORMACIONES EN PAPEL POR FALTA DE ACCESO A LOS SISTEMAS POR PARTE DE LAS TERMINALES

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Presenta documentos a DINATRAN

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** Debido a que las terminales no tienen acceso a SINTIA o al Sistema Informático Sofia, todas las informaciones sobre las cargas y tránsito deben ser llevadas en formato papel a la terminal para presentarlas a las autoridades que realizan los controles. De la misma forma, las informaciones sobre los servicios prestados por las terminales (por ejemplo, el peso de la carga), deben enviarse tanto a las autoridades como a los clientes utilizando sistemas propios o correos electrónicos. Actualmente, la Aduana y la transportadora reciben una copia del ticket de báscula en papel. La falta de participación de las terminales en los sistemas de control, impide un acceso e intercambio de información de forma simple, rápida y segura que favorezca el control y agilice el proceso.



## 29. TRASLADO FÍSICO DE DOCUMENTOS PARA CONTROL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Presenta documentos a DINATRAN

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** Los transportistas deben llevar las copias del MIC/DTA para DINATRAN en las terminales portuarias a los fines de que este organismo pueda realizar los controles

de las habilitaciones de las empresas de transporte y de las unidades de transporte. Este control es manual y solo es realizado en base a la presentación de documentos en papel, ya que los mismos deben ser firmados por el organismo. Solo de esta forma es comprobado su control a posteriori. Una de estas copias queda en manos de los órganos y las otras son devueltas al transportista para acompañar la carga.



### 30. CONTROL DEL MIC-DTA BASADO EN DOCUMENTO EN PAPEL DE INFORMACIONES REGISTRADAS EN SINTIA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Emite MIC-DTA

**Responsable:** Empresa de Transporte o Agente de Transporte

**Descripción:** A partir de la Resolución de la Aduana N° 494 de 2017, se dispuso la utilización obligatoria del Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) en las operaciones de exportación por la vía del transporte terrestre, para el registro del manifiesto internacional de cargas/declaración de tránsito aduanero (MIC/DTA) electrónico, con destino a los países partes y asociados del MERCOSUR. Al momento de realizar los trabajos de mapeo, este sistema solo estaba vigente con Argentina y Bolivia según fue informado por los representantes de la Aduana. Si bien la existencia de dicho sistema permitiría el control de las informaciones de forma electrónica, los transportistas deben presentar el MIC/DTA en papel tanto en la salida del país, como para el ingreso y tránsito en Argentina y Bolivia. Esto demuestra que existe una falta de aprovechamiento de las herramientas tecnológicas disponibles, redundando en el uso extensivo de papel para la gestión y control del tránsito.



### 31. NECESIDAD DE PRESENTAR UNA NOTA EN PAPEL PARA CORRECCIÓN DEL MIC-DTA DIGITAL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Emite MIC-DTA

**Responsable:** Empresa de Transporte o Agente de Transporte

**Descripción:** En los casos en que es necesario realizar una corrección de las informaciones registradas en SINTIA referentes al MIC-DTA, es necesario presentar una nota en papel al administrador de aduana solicitando la modificación. Una vez que el administrador firma esta nota, debe llevarse presencialmente al Departamento de Resguardo y allí solicitar la corrección de la información. Esta es la práctica habitual a la que recurren los operadores para alterar las informaciones. Sin embargo, no existe una instrucción o resolución que establezca un procedimiento, con plazos definidos. La falta de previsibilidad para que el documento sea corregido y la discrecionalidad para realizar dichos cambios, genera prácticas fuera de la ley para tener un trámite más expeditivo.



### 32. NECESIDAD DE PRESENTAR COPIA DEL DESPACHO FINIQUITADO PARA PAGAR SERVICIOS A LAS TERMINALES

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Pago de Servicios a la Terminal

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Una vez que no existen más pendientes administrativos y/o aduaneros, es necesario pagar los servicios a la terminal para poder proceder con el transporte internacional. Como las terminales no tienen acceso al Sistema Informático SOFIA, para poder liquidar los servicios y liberar el transporte, solicitan la presentación de una

copiadel despacho finiquitado en papel. De esta forma, se garantizan que ninguna carga saldráde la terminal con un despacho sin finiquitar. Esta situación deja en evidencia un controlbasado en documentos en papel, debido a la falta de acceso a informaciones relevantesdisponibles en los sistemas de control de las autoridades por parte de las Terminales.



### 33. DUPLICACIÓN DE TRABAJO AL MOMENTO DE UTILIZAR SINTIA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** ¿Tiene tránsito en Argentina?

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** El Sistema SINTIA se encuentra actualmente en funcionamiento con Argentina. Sin embargo, se genera duplicación de trabajo para las empresas de transporte, ya que no son utilizados los datos registrados en él para el análisis por parte de las autoridades de dicho país. De esta forma, las exportaciones por vía terrestre que tengan tránsito o cuyo destino final sea Argentina, el representante de la empresa de transporte debe en primer lugar cargar todas las informaciones sobre el transporte en SINTIA y luego, una vez que el camión ingresó a Argentina, debe estirar los datos de este sistema a partir del número del MIC-DTA y registrar el transporte internacional en el sistema Malvina, para de esta forma iniciar los procesos internos del lado argentino. A este doble trabajo, debe adicionarse la necesidad de tener en mano los documentos en papel, sin los cuales no es posible realizar el proceso de ninguno de los lados de la frontera.

**Solución a los problemas 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 y 33:** Todas las situaciones mencionadas anteriormente pueden ser solucionadas a partir de cambios a nivel de procedimientos, sistemas y adecuación de las legislaciones pertinentes. Se propone la creación de un Módulo de Carga dentro de VUE con el objetivo de que todas las informaciones de carga, tránsito y transporte sean registradas en un único local y que este alimente todos los sistemas de control. Para ello, los operadores del sector privado que hoy no disponen de usuario en VUE, (como lo son las terminales privadas, los agentes de transporte, etc.) podrán crear su usuario y el sistema les permitirá acceder solamente al tipo de informaciones y datos que se vinculan a su función y que son relevantes para sus controles. Lo mismo deberá ocurrir con los órganos de gobierno que realizan controles en el tránsito de mercaderías internacional, como es el caso de DINATRAM y ANNP para los cuales no será más necesario presentar los documentos en papel. Al igual que sucede actualmente con el despachante aduanero como prestador de servicios para el exportador, los demás prestadores de servicios estarán vinculados a una operación específica en VUE mediante el uso de token. Este Módulo de Carga, integrará todas las informaciones vinculadas a la carga y su transporte desde que es generada la factura como lo son: la remisión en el código RFID, la solicitud de posición de carga y apertura de registro, la generación del CRT electrónico o del BL, el ingreso de la mercadería en la terminal portuaria, el peso de báscula, el MIC-DTA, los posicionamientos de la mercadería para inspección en la terminal y la salida de la terminal. VUE incorporará en su sistema el envío de alertas automáticas para todos los involucrados, una vez que las solicitudes han sido atendidas por las autoridades, así como también cuando son realizadas observaciones sobre los pedidos. Utilizando los correos electrónicos de los usuarios, se enviará un mail cada vez que sean actualizados los estados de las solicitudes. De la misma forma, los organismos de gobierno recibirán un aviso automático cada vez que es solicitado un servicio. Esta función permitirá hacer un uso más eficiente de los tiempos.

Para aquellas operaciones de exportación terrestre, el CRT será confeccionado en el Módulo de Carga de VUE. Con su usuario, el representante de la Empresa de Transporte confeccionará el CRT y aceptarán las condiciones del contrato de transporte de cada transportista. Utilizando el Módulo de Carga, el agente de



transporte realizará el documento y al vincularlo a un despacho de exportación, el exportador deberá aceptar las condiciones completando el documento. En este momento, el CRT será automáticamente transferido a SINTIA. El CRT digital en SINTIA podrá ser visualizado y controlado digitalmente por las aduanas nacionales y extranjeras, evitando la necesidad de impresiones y agilizando los controles. Al mismo tiempo, una vez implementada la Factura Electrónica (Solución 2), dentro de VUE será posible extraer las informaciones relevantes a partir del código de la factura para la realización del documento, evitando la necesidad de digitar nuevamente las mismas informaciones y evitando cualquier tipo de distorsión en las informaciones.

Dentro de las herramientas de este Módulo para el Modal Marítimo, el Agente de Transporte podrá vincular su usuario a empresas de transportes y medios de transportes y esta información será verificada electrónicamente por Aduana y Marina Mercante. De esta forma, al momento de realizar la solicitud de Posición de Carga, se abrirá automáticamente el registro del buque pudiendo seleccionar cada uno de los puertos por los que operará. Estas informaciones serán enviadas por los transportadores fluviales a las líneas marítimas, para que ésta pueda informar al exportador (su cliente). Al momento que el despachante tenga en su poder estas informaciones, podrá generar su factura en VUE para el pago de la Posición de Carga y posteriormente, al momento de oficializar el despacho se vincularán las informaciones de la carga al medio de transporte, en el registro abierto para el puerto correspondiente.

El Módulo de Carga, para aquellas operaciones realizadas por modal terrestre, deberá contar con la posibilidad de rectificar informaciones en el Manifiesto. Una vez que el transportista solicita la rectificación, esta quedará a disposición de evaluación por parte de la Aduana y sólo será modificado el documento luego de la aprobación de la Aduana. Con esta aprobación, el MIC-DTA quedará modificado y la versión final del mismo será visible en SINTIA para todas las aduanas conectadas. El Módulo de Carga permitirá concentrar todas las informaciones en un único lugar, facilitando el control y la trazabilidad por parte de las autoridades y permitiendo el acompañamiento de las mercaderías al sector privado. A partir de las informaciones registradas en el Módulo de Carga, al momento en que es realizado un Manifiesto, este automáticamente deberá transferirse para SINTIA, al igual que la información registrada por la terminal de que la carga ya atravesó la frontera. Cuando el SINTIA esté plenamente operativo, las aduanas de origen, destino y tránsito tendrán la versión final del MIC-DTA no siendo necesaria la presentación física de dicho documento, ni el registro de informaciones en los sistemas de los países que participen de dicho sistema. A los fines de facilitar el control, el MIC/DTA electrónico tendrá un código de barra o semejante, que permita la lectura de las informaciones en los pasos de control mediante el uso de tecnología.

Siendo que algunos de los cambios propuestos demandarán un tiempo para ser realizados, fue pensado un escenario superador de la situación actual, en conjunto con el sector público. La siguiente sugerencia fue pensada para un corto plazo:

1. Creación de una casilla de correo específica destinada a la recepción de los MIC- DTA por parte de DINATRAN. Los transportistas mencionarán el número del MIC- DTA en el asunto del mail para facilitar la identificación del documento. Dicho organismo realizará sus controles y registros a partir de estas informaciones.
2. Habilitación de usuarios a las terminales públicas y privadas para ver el estado de despacho y que -de esa forma- se elimine la necesidad de presentar el despacho en papel.
3. Realizar un proyecto piloto para la transferencia de datos con Argentina, evitando la necesidad de tener que cargar las mismas informaciones del SINTIA en el Sistema Malvina.

**Involucrados:** Sector Privado, VUE, Aduana, DINATRAN, ANNP



## 34. MANIFIESTO DE CARGA REALIZADO EN PAPEL Y FIRMADO EN CADA HOJA

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Realiza manifiesto de carga

**Responsable:** Transportador Fluvial

**Descripción:** El manifiesto de carga de cada embarcación, documento en el que se informan cantidad de contenedores, cantidad de mercadería embarcada, puerto de transbordo, consignatario en el transbordo, entre otros, debe estar firmado en cada hoja y sellado por el agente marítimo para entregar a Marina Mercante. Este documento sirve como base de control a Marina Mercante de que efectivamente se embarcaron mercaderías en una posición de carga solicitada. Existe otro Manifiesto de Carga, realizado a través del Sistema Informático SOFIA, el cual sirve para el control de las cargas por parte de Aduana. Un resumen de dicho Manifiesto debe ser impreso por el agente de transporte para que Aduana lo firme y de esta forma, se pueda proceder con la cancelación de registro de apertura. Esto demuestra que, a pesar de la existencia de herramientas digitales, la gestión y el control se continúa realizando en base al papel. Por otra parte, entre estos dos manifiestos diferentes, existen informaciones duplicadas y otras complementarias a los fines de informar la mercadería embarcada, que debido a la falta de un sistema que permita presentar de una única vez las informaciones a todos los organismos, genera doble trabajo y control para los agentes de transporte marítimo.



## 35. PROCEDIMIENTO BUROCRÁTICO PARA CANCELAR EL REGISTRO DE APERTURA

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Cancela Registro de Apertura

**Responsable:** Transportador Fluvial

**Descripción:** Para cancelar el Registro de Apertura el agente de transporte debe contar con la información de los despachos de las cargas embarcadas. Actualmente estas informaciones se encuentran en el Sistema Informático SOFIA. Sin embargo, no son accesibles para los agentes de transporte. Con el objetivo de cumplir con los 5 días estipulados por la Decisión del Mercosur N° 50/04 (Capítulo N° 2 - De la declaración de salida - Art. 36), los agentes de transporte deben realizar innumerables gestiones ante Aduana (incluso presenciales) para conseguir dicha información. La falta de un procedimiento claro para obtener la información necesaria lleva a que sea imposible cumplir con plazos establecidos. Una vez que se dispone de estas informaciones, el agente de transporte debe llenar un formulario online en Reflexión (Sistema Informático SOFIA), imprimirlo, firmarlo y sellarlo para entregarlo al departamento de Registro del puerto de salida. Debido a este procedimiento demorado, la Aduana otorga un plazo de 15 días para la cancelación del Registro de Apertura, sin embargo, en muchas ocasiones no es posible cumplir con este plazo extendido y el agente de transporte puede ser sancionado.

La imposibilidad de informar al momento del despacho la embarcación y los contenedores vía sistema (actualmente se llena un formulario con máquina de escribir -ver problema 10) lleva a que esta información no se encuentre en el sistema para realizar los controles pertinentes, generando la necesidad de presentar el Registro de Apertura en papel para poder cancelarlo. A la vez, la impresión de documentos generados en el Sistema Informático SOFIA para presentar a Aduana, evidencia el doble trabajo, gestión basada en papel y desaprovechamiento de las herramientas tecnológicas disponibles.





## 36. DESFASE ENTRE LA OPERACIÓN Y LAS INFORMACIONES REGISTRADAS EN LOS SISTEMAS

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Cancela Registro de Apertura

**Responsable:** Transportador Fluvial

**Descripción:** Las demoras para cancelar el Registro de Apertura debidas a la falta de disponibilidad de informaciones por parte de los Agentes de Transporte, deja en evidencia una ineficiencia en el control, ya que a pesar de que la carga está en tránsito internacional, los sistemas de control paraguayos la consideran en zona primaria.

**Solución Problemas 34, 35 y 36:** La solución a dichos problemas requiere un cambio a nivel de procedimientos y de sistemas. Partiendo de los principios de Cero Papel, Ventanilla Única con todas las autoridades y el aprovechamiento de las informaciones disponibles y que las mismas sean indicadas por quien las posee, se propone:

1. Siguiendo lo establecido en el Módulo de Carga, al momento de realizar la solicitud de Posición de Carga, se abrirá automáticamente el registro del buque pudiendo seleccionar cada uno de los puertos por los que operará y estas informaciones estarán disponibles para la Aduana.
2. Utilizando el Módulo de Carga y el SGD, Aduana tendrá la información cuando las mercaderías sean embarcadas y podrá mediante el sistema vincular el despacho (todos los datos de la carga) a una embarcación determinada. Esta vinculación generará automáticamente el manifiesto de carga de dicha embarcación y cerrará el Registro abierto.
3. El cumplimiento de embarque será realizado en el Módulo de Carga de VUE, una vez que se cierra el Registro.
4. El Manifiesto estará disponible en el Módulo de Carga de VUE para el control por todos los intervinientes, tanto del sector público como del sector privado.
5. Una vez generado el Manifiesto, será transferido automáticamente para SINTIA.

Este nuevo procedimiento trae mayor control para la Aduana, facilita el acceso a la información y optimiza los tiempos del proceso.

Siendo que esta solución requiere de tiempo para ser implementada, se propone como solución de corto plazo que la Marina Mercante tenga acceso al Manifiesto del Sistema Informático SOFIA y que dicho documento tenga validez en su formato electrónico, evitando el doble trabajo y la necesidad de presentar documentos en papel.

**Involucrados:** VUE, Aduana, Marina Mercante, Puertos



## 37. DEMORA EN LA ACTUALIZACIÓN DE LAS HABILITACIONES EN EL SISTEMA DE DINATRAN

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Verifica Habilitación del Transporte

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** Los camiones que realizan transporte internacional de mercaderías deben estar habilitados ante DINATRAN. Para ello, cada 5 años son renovadas las habilitaciones que posteriormente deberán ser informadas a los organismos homólogos de los países por los cuales el transporte va a transitar. Este procedimiento es realizado en base a documentos en papel entregados en la oficina de DINATRAN. Una vez iniciado el proceso de habilitación, no es posible acompañar vía sistema el avance del mismo, siendo necesaria la consulta vía telefónica o presencial en casos

de demora. Fue mencionado por el sector privado que por más que DINATRAM ha habilitado a un camión para realizar el transporte, estas informaciones no son actualizadas en el sistema. Consecuentemente, al momento que dicho transporte llega a la frontera, no le es permitido proceder con el transporte internacional. En estos casos, es necesario contactar al organismo con el objetivo de solicitar la actualización del sistema, habiendo presentado demoras de hasta 20 días. Estas demoras en la actualización de las habilitaciones en el sistema también afectan a los controles de los países por los cuales va a transitar la carga, habiendo sido evidenciado que existen casos en que no han sido enviadas las informaciones en tiempo y forma a los organismos homólogos y consecuentemente impedido continuar con el transporte.



## 38. PRESENTACIÓN DE INFORMACIONES QUE DINATRAM PODRÍA SOLICITAR A LAS EMPRESAS HABILITADAS

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Verifica Habilitación del Transporte

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** Si bien las habilitaciones son renovadas cada 5 años, para mantenerlas por ese periodo, es necesario realizar anualmente las inspecciones técnicas de los camiones. Estas inspecciones técnicas son realizadas por entidades designadas por DINATRAM, pero a pesar de ello, las empresas de transporte son obligadas a presentar el comprobante en papel de dicha inspección en las oficinas de DINATRAM para mantener la habilitación. La falta de intercambio de información entre DINATRAM y las entidades por este órgano designadas, obliga a las empresas a tener que realizar un procedimiento burocrático ante el órgano, demandando tiempos y disponibilidad de funcionarios de la empresa.

**Solución Problemas 37 y 38:** La solución a dichos problemas requiere un cambio a nivel normativo y de procedimiento. DINATRAM determinará, mediante resolución o instrumento normativo correspondiente, los procedimientos para realizar las habilitaciones y presentación de documentos de forma digital. Dicho procedimiento permitirá el acompañamiento del estatus del análisis, así como el envío de alertas vía e-mail de confirmaciones. A la vez, se preverá en dicho procedimiento que aquellas entidades que presten servicios en nombre de DINATRAM, serán las responsables por el envío de las informaciones de forma automática referentes a su servicio, agilizando el proceso y facilitando el control.

**Involucrados:** DINATRAM



## 39. TRASLADOS DE DOCUMENTOS POR 700 KILÓMETROS PARA EXPORTACIONES A BOLIVIA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Transporta la carga hasta frontera

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** Las exportaciones terrestres a Bolivia se realizan utilizando la frontera de Infante Rivarola para llegar a destino. Sin embargo, este paso de frontera no posee infraestructura ni funcionarios para oficializar el despacho aduanero. De esta forma, todos los documentos necesarios para oficializar el despacho son presentados en la aduana de Paksa, ubicada a más de 700 kilómetros de distancia. Luego de que el despacho es oficializado y todos los documentos son firmados y sellados por las autoridades pertinentes, es posible liberar el camión junto con los documentos que acompañan la carga para poder ser utilizados por el importador para la nacionalización

de la mercadería. La imposibilidad de realizar este procedimiento en la frontera, implica pérdida de tiempo para el transporte internacional.



## 40. FALTA DE INSPECCIONES ADUANERAS EN EXPORTACIONES A BOLIVIA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Canal Rojo

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** Al momento de presentar los documentos en Paksa para exportaciones terrestres a Bolivia, es informado el canal de selectividad de la carga. En los casos en que dicho canal es rojo, es decir que dicha mercadería es considerada de riesgo, debe pasar por una inspección aduanera antes de ser autorizada para salir del país. Sin embargo, la presentación de documentos no necesariamente está acompañada de la llegada del camión en Paksa y, consecuentemente, la carga no es inspeccionada allí y la salida se hace en la Aduana de Mariscal Estigarribia. El procedimiento indica que un funcionario guarda asignado por la DNA será el responsable de esa dependencia para dar salida a la carga y cerrar el circuito del despacho de exportación, quien a su vez informará al Jefe de Resguardo en PAKSA para que así puedan emitir el cumplimiento de embarque de exportación. Sin embargo, fue identificado que en numerosas oportunidades esta inspección no se realiza, generando prácticas y pagos fuera de la ley para poder finiquitar el despacho, evidenciando un problema de seguridad y control. Existen casos en que la mercadería está cargada en el camión en planta y se está aguardando la confirmación de que el despacho fue finiquitado para iniciar el tránsito hasta la frontera de Infante Rivarola. Estos casos, en los cuales el canal de selectividad es conocido por el despachante y el exportador antes de que la carga se encuentre en zona aduanera presenta numerosos riesgos, ya que aquellas empresas que actúan de mala fe, luego de saber que su canal es verde, pueden cargar mercaderías diferentes a aquellas declaradas en su proceso, ya que dicha carga no será verificada.

**Solución Problemas 39 y 40:** El sector privado señaló como solución a este problema la inversión en infraestructura para que los controles e inspecciones de mercaderías sean realizados en el paso terrestre de Infante Rivarola. En la reunión público-privada fue mencionado por parte de representantes del sector público que está prevista en el Plan Maestro de Infraestructura y Transporte del MOPC una visión para el periodo 2018-2028, y la mejora en la infraestructura de dicho paso fronterizo. La mejora en la infraestructura permitirá tener vistas de la aduana para realizar los controles pertinentes en caso de canal rojo. A la vez, en línea con lo planteado en la solución referente al Despacho Digital de Exportación<sup>1</sup> no será más necesaria la presentación de documentos en la frontera de salida para los controles aduaneros. En un corto plazo, se podrá utilizar la terminal de Mariscal Estigarribia para realizar el ingreso de mercadería en zona primaria aduanera y de esta forma, mediante el SGD la aduana podrá informar el canal de selectividad.

**Involucrados:** Aduana, ANNP y MOPC



## 41. DESFASE ENTRE NORMATIVA Y OPERACIÓN REAL EN RELACIÓN AL PRECINTO

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Precinta el Camión

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** El Código Aduanero, Ley 2422/2014, establece en su Artículo 63 referente

a Medidas de Seguridad Aduanera que “la autoridad aduanera puede disponer que se utilicen precintos, sellos o cualquier otro medio de seguridad en los vehículos de transporte que tiendan a garantizar la seguridad del tráfico aduanero”. Dicha disposición se complementa con el Artículo I de la Directiva 13/2012 de la Comisión de Comercio del Mercosur, por la cual se establece que los Estados Partes deben implementar iniciativas basadas en la aplicación de dispositivos de seguridad con la utilización de tecnología moderna que garanticen la integridad y seguridad de las cargas, a los efectos del control de las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional. De esta forma, para garantizar la inviolabilidad de la carga, es exigido que el transporte internacional realice precintos, los cuales son informados en los documentos de tránsito y/o transporte para ser controlados en destino. Esta obligación normativa no se corresponde con la realidad del comercio exterior terrestre de Paraguay. Existen casos, como por ejemplo en Ciudad del Este, donde ningún camión sale con precinto. Esto se debe a diversos motivos: falta de precintos por parte de la Aduana, imposibilidad de cerrar la carga para colocar el precinto (exportación de chatarra), falta de cables de acero y hasta de soportes para atar los mismos, etc. En estas situaciones donde el precinto no es colocado, el servicio de precintar la mercadería es cobrado por parte de la Aduana y en el MIC-DTA figura el número del precinto que no está colocado en el camión pero que se le entrega al transportista, o en el campo para informar el número de precinto se coloca “Sin Precinto”. Esta situación deja en evidencia un problema de seguridad de la carga en el transporte entre la terminal de despacho y la terminal donde se realizará el despacho de importación en destino. A la vez, refleja un desfase entre la normativa y la práctica real, lo cual no ofrece a la aduana seguridad y posibilidad de control y al mismo tiempo impone costos extras para los exportadores y necesidad de tomar medidas de seguridad particulares para garantizar su control.



## 42. IMPOSIBILIDAD DE GARANTIZAR LA TRAZABILIDAD DE LA CARGA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Precinta el Camión

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** El uso de tecnología para controlar el tránsito, es decir para permitir la trazabilidad de la carga en cuanto esta se encuentra entre una terminal de salida y la terminal de entrada, llevó al desarrollo de un proyecto de Precinto Electrónico (Resolución DNA 02 del 4 de enero de 2017). Sin embargo, a pesar de existir un marco legal para la utilización del mismo, debido a cuestiones comerciales y financieras de las empresas que deberían proveer dicha tecnología, no fue viable la utilización del mismo.

Este desarrollo venía a solucionar el problema del trayecto que realizan los camiones entre los controles aduaneros que no se encuentran en los puntos de frontera hasta el control aduanero en el país importador. Actualmente, los camiones están sujetos a diversos riesgos en estos trayectos (robo, contrabando, etc.) y no existe ninguna forma de rastrear el movimiento del camión, si no a partir de una medida de tiempos estimados de llegada. Esta situación es agravada si se considera que muchas de estas cargas no utilizan precintos tradicionales que permitan corroborar que la carga fue abierta o alterada. Debido a esta realidad, son realizados controles en ambos lados de la frontera y hasta se utilizan escáneres para un gran volumen de carga, sobrecargando las terminales y haciendo el transporte más demorado.

**Solución Problemas 41 y 42** En la reunión público-privada se llegó a un acuerdo de que el precinto electrónico debería ser capaz de garantizar la inviolabilidad de la carga y su trazabilidad, siendo un instrumento de control para la aduana y de seguridad para el sector privado. Sin embargo, el proyecto inicial desarrollado, no contempló situaciones como las mencionadas en el problema 28 ni tuvo viabilidad económica para ser implementado. En base a ello, se llegó a la conclusión de que debería realizarse un análisis conjunto entre el sector público y privado para evaluar alternativas

que atiendan a la realidad del comercio exterior por vía terrestre y que tengan una impronta regional, de modo que la utilización de dicho precinto pueda ser reutilizado por otros países, evitando costos extras por el traslado de los precintos nuevamente a Paraguay luego de su utilización. Es este sentido se propone crear un espacio de discusión público-privado para identificar la mejor alternativa que permita el control, inviolabilidad de la carga y la trazabilidad de la misma.

Como medida en corto plazo, se propuso el desarrollo de un sistema de trazabilidad, similar a lo que actualmente existen para el transporte fluvial, que funcione con GPS y que permita transferir información durante el trayecto que permita el control a la Aduana. Dicha información deberá estar integrada en el Módulo de Carga, permitiendo también de esta forma al sector privado acompañar los trayectos y evaluar a los prestadores de servicio. Este sistema podría funcionar mediante un código de barra, un chip o cualquier herramienta que permita cargar el trayecto que se realizará, el código de identificación de dicho envío y la transferencia de información del trayecto a través de la red de comunicación celular o satelital. Si bien no se podrá garantizar la inviolabilidad de la carga, se podrán identificar paradas innecesarias y desvíos, los cuales servirán como herramientas de control.

**Involucrados:** Aduana, Terminales Portuarias, Transportistas y Exportadores.



### 43. CERTIFICADO FITOSANITARIO FIRMADO Y SELLADO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Emite Certificado Fitosanitario

**Responsable:** SENAVE

**Descripción:** El Certificado Fitosanitario es solicitado mediante la VUE, llenando un formulario con los datos requeridos para el análisis. En base a dichas informaciones, el certificado es impreso en la oficina de SENAVE para su firma y sello, ya que debe ser presentado en formato papel al momento del despacho y enviarlo luego al importador. De esta forma, el Certificado Fitosanitario sólo es original y válido en su formato papel, siendo así contrario a la política Cero Papel y generando la necesidad de traslado tanto para la obtención del mismo como para su utilización en el país importador.

**Propuesta de Solución:** La solución a la situación mencionada demanda cambios a nivel de sistemas y procedimiento. El sector privado propuso que SENAVE realice acuerdos con organismos homólogos para la implementación de Certificados Fitosanitarios de forma electrónica, aprovechando la plataforma VUE y todos los datos sobre el exportador y la carga registrados en ella. En la reunión conjunta Público-Privado, VUE manifestó que se encuentra en condiciones de emitir certificados electrónicos vía XML y SENAVE informó que se encuentra dentro del HUB creado en el marco de la OMC para emitir e- phyto y que en el año 2019 fue lanzado el proyecto piloto con Argentina.

**Involucrados:** SENAVE, VUE, Sector Privado



### 44. SOLICITUD DE DECLARACIÓN DEL EXPORTADOR EN PAPEL PARA RETIRAR EL CERTIFICADO DE ORIGEN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Realiza Declaración de Exportador

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** La Declaración Jurada del Exportador es el documento mediante el cual se inicia el proceso de solicitud del Certificado de Origen. En esta declaración consta el proceso productivo del bien que se desea exportar, los insumos utilizados y su

origen, así como el valor y el número de la factura. En los casos en que el exportador no es el fabricante del bien que se desea exportar, es necesario presentar a la Entidad Certificadora la Declaración Jurada del fabricante y la factura de venta al exportador para solicitar el Certificado de Origen. Esta declaración (y la factura en el caso anteriormente mencionado) debe ser firmada por el exportador o un representante apoderado debe adjuntarse en VUE al momento de solicitar el certificado de Origen, siguiendo la Resolución 1048/2015 del MIC. Si bien algunas Certificadoras, como es el caso de la UIP, admite que estos documentos sean firmados digitalmente para realizar el proceso, esta situación no es de público conocimiento por los usuarios, lo cuales en su mayoría adjuntan los documentos y llevan los originales en papel con firma a la certificador. Por otra parte, a pesar de que dichos documentos se encuentran en VUE, las certificadoras los solicitan en formato papel para entregar el Certificado de Origen. Esto demuestra que, a pesar de existir las herramientas tecnológicas para realizar el proceso de manera digital, la gestión del proceso continúa siendo en base a documentos en papel, presentando una falta de aprovechamiento de las herramientas tecnológicas disponibles y generando doble trabajo.



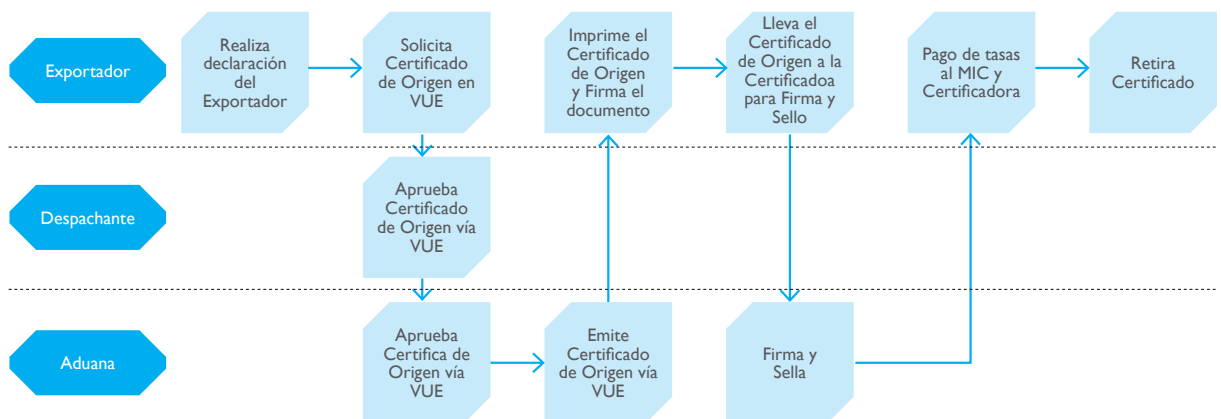
## 45. SOLICITUD DE CERTIFICADO DE ORIGEN BASADA EN EL TRASLADO DE DOCUMENTOS EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita Certificado de Origen

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** Para solicitar el Certificado de Origen y obtener los beneficios de un arancel reducido o nulo, los exportadores paraguayos deben iniciar el trámite por medio de VUE, proveyendo todos los datos necesarios para que las entidades certificadoras habilitadas por el MIC puedan realizar su análisis y emitir el certificado. Sin embargo, el hecho de que el Certificado de Origen sea en papel, demanda de los solicitantes la impresión del Certificado de VUE en varias vías, el traslado hacia las certificadoras para presentar dicho documento en papel, la espera para obtener la firma y sello y, en algunos casos, la necesidad de pagar las tasas correspondientes al MIC presencialmente en el Banco de Fomento. En el flujograma que se encuentra a continuación, se pueden ver las actividades identificadas junto al sector privado, que deben realizarse para obtener dicho Certificado.



Si bien el análisis de las informaciones necesarias para realizar el Certificado se encuentra disponible en la plataforma VUE, el hecho que este documento no exista en forma digital demanda el traslado de un colaborador de la empresa, con



sus consecuentes costos y tiempos. A la vez, la necesidad de presentar la Factura de Exportación y Declaración del Exportador en papel firmadas, hace con que el procedimiento realizado en VUE sea una duplicación del trabajo, ya que sin estos documentos no es posible obtener el Certificado.



## 46. PRESENTACIÓN DE COMPROBANTES DE PAGO EN PAPEL PARA RETIRAR CERTIFICADO DE ORIGEN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita Certificado de Origen

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** La emisión y entrega del Certificado de Origen está condicionada al pago de la tasa correspondiente al MIC y la Certificadora. Este pago puede realizarse vía homebanking o de forma presencial en la Certificadora. Cabe resaltar que en los casos en que se realiza el pago vía homebanking, es cobrada una tasa extra de 2.750 guaraníes. Algunas certificadoras cobran la tasa del MIC de manera conjunta y es posible pagarla de forma electrónica; en los casos en que la tasa del MIC no se paga junto a la tasa de la Certificadora, es necesario realizar el pago en el Banco Nacional de Fomento de forma presencial hasta las 13 horas. La forma de comprobar dicho pago es imprimiendo el comprobante electrónico (en el caso del homebanking) o presentando el comprobante en papel (emitido por la certificadora). Una vez presentado el comprobante, la entidad certificadora, entrega una factura junto al Certificado de Origen. De esta forma, todo el proceso de pago y control se realiza en base a documentos en papel, contradiciendo la política Cero Papel. A la vez, la imposición de una tasa extra para el pago electrónico y la necesidad de llevar el comprobante digital impreso, contrarresta los beneficios de utilizar este medio.



## 47. PROCEDIMIENTO DE ANULACIÓN DEL CERTIFICADO DE ORIGEN EN PAPEL

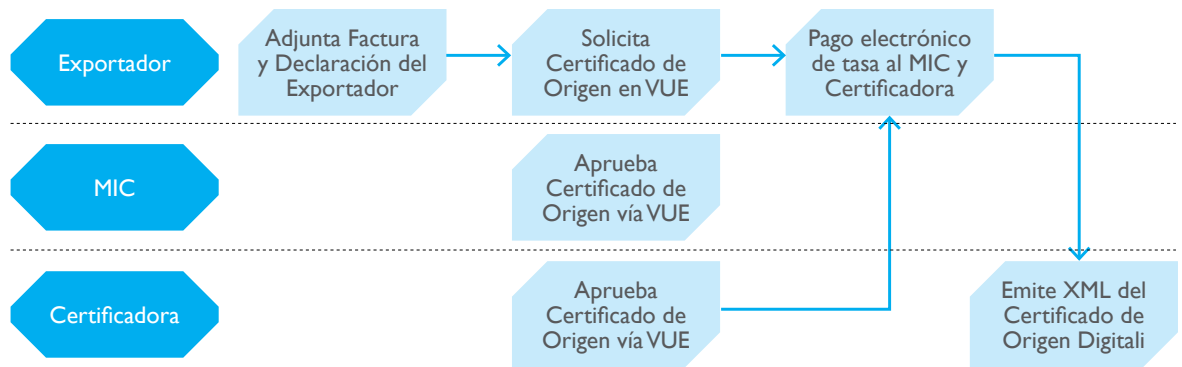
**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Lleva documentos a la Certificadora para firma y sello

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** En los casos en que el Exportador desea anular el Certificado de Origen, es necesario iniciar el trámite en VUE y, a la vez, presentar una nota en papel en la Entidad Certificadora. Ya que el Certificado solo existe en formato papel, el exportador o un representante, debe entregar el Certificado de Origen a la Certificadora para su anulación, demandando traslado, tiempos y costos. Esto presenta también un doble trabajo y falta de aprovechamiento de las herramientas digitales.

**Solución a los problemas 44, 45, 46 y 47:** Para solucionar los problemas citados anteriormente, se propusieron soluciones que requieren cambios en tres niveles: procedimientos, legislación y sistemas. Los principios sobre los que se basó el sector privado para proponer mejoras al proceso fueron políticas públicas del gobierno actual como lo son: gestión con cero papeles y el refuerzo de la ventanilla única con la incorporación de nuevas funcionalidades que agilicen y faciliten el proceso. Este nuevo proceso fue consensuado con los participantes del sector público presente en la reunión y fueron agregadas informaciones relevantes vinculadas al control de la operación. A continuación, sigue la secuencia de actividades del nuevo proceso:



De acuerdo a lo que está representado en el flujograma, en la propuesta de solución fueron eliminadas todas aquellas actividades que se derivan de la necesidad de trasladar documentos y presentar comprobantes. Para ello, lo primero que deberá realizarse es la certificación de las firmas digitales por parte de las empresas exportadoras. Para ello, se sugiere que las entidades certificadoras emitan comunicados a sus asociados y clientes, resaltando la importancia de que las empresas posean una firma digital y cómo es posible realizar dicho proceso. Por parte del sector público, deberá realizarse un cambio en la Resolución 1048/2015 del MIC de forma que se admita que la Declaración del Exportador pueda adjuntarse en VUE tan solo con la firma digital, sin necesidad de sellos. La Factura de Exportación, que siguiendo la propuesta de solución 2 será electrónica, simplemente deberá informarse el número de la misma. Una vez adjuntados los documentos y creado el draft del Certificado de Origen Digital (COD), la Entidad Certificadora y el MIC realizarán el análisis pertinente para su aprobación. Aprobado el COD, se generará un aviso en VUE para el exportador informando la aprobación junto a la factura con la tasa del MIC y la Certificadora. Esta tasa deberá ser pagada mediante homebanking y, como ambas entidades serán autofactoradoras (ver solución a los problemas 7, 8, 9 y 10), se emitirán los comprobantes digitales necesarios para los controles pertinentes y la Entidad Certificadora emitirá XML COD. En el caso de ser necesaria alguna corrección en el COD, la misma será solicitada mediante VUE para análisis por parte del MIC y la Entidad Certificadora, y se generará un nuevo XML. VUE tendrá la posibilidad de realizar el acompañamiento de los diferentes estados del proceso: “solicitud de COD”, “análisis”, “pago realizado”, “COD emitido”, “solicitud de corrección/anulación”, etc. De esta forma, los exportadores podrán acompañar el proceso y hacer un uso eficiente de sus tiempos y recursos.

Siendo que algunos de los cambios propuestos demandarán un tiempo para ser realizados, fue pensado un escenario superador de la situación actual, en conjunto con el sector público. Las siguientes sugerencias fueron pensadas para un corto plazo:

- 1) La Declaración del Exportador y la Factura de Exportación podrán ser adjuntadas vía VUE y no será necesaria la presentación a posteriori de estos documentos en papel para retirar el Certificado. Para que los exportadores y despachantes conozcan esta facilidad, el MIC realizará una comunicación formal informando la posibilidad de presentación de estos documentos con firma digital, reforzando el uso de documentos digitales y siguiendo los principios de la política Cero Papel. A la vez, las Entidades Certificadoras, realizarán una difusión utilizando todas sus plataformas disponibles y bases de datos de clientes, replicando el mensaje del MIC.
- 2) Para la emisión del COD existe actualmente un acuerdo en proceso con Argentina, Chile y Uruguay. Con la implementación de COD con estos países, el proceso podrá ser completamente digital, enviando los comprobantes del pago de las tasas por e-mail o adjuntando los mismos en VUE.

**Involucrados:** MIC, VUE, Ministerio de Hacienda, Sector Privado, Entidades Certificadoras





## 48. DEMORAS PARA LA LIBERACIÓN DE CAMIONES EN LA FRONTERA DE CIUDAD DEL ESTE

**Modal:** Terrestre

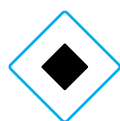
**Actividad:** Transporta la carga hasta frontera

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** En la frontera de Ciudad del Este, las terminales liberan los camiones de acuerdo al horario impuesto por la Municipalidad. Hasta que este horario está habilitado, los camiones hacen fila para entrar a la terminal, generando una fila que puede llegar hasta 14 kilómetros de largo. En esta fila se encuentra, sin distinción y por orden de llegada, camiones llenos con carga y camiones vacíos. La fila conjunta de camiones llenos y vacíos tiene un impacto negativo en los tiempos del proceso de exportación, ya que no es posible darles prioridad a las cargas al momento de entrar a la terminal. Cuando se abren dichos horarios, son liberados los camiones considerando la capacidad de la terminal en Foz, la cual se encuentra con camiones que esperan para realizar una importación. Existen casos en que ANNP no posee espacio para el ingreso de carga de importación y esto genera que desde Foz no se puedan liberar los camiones y ocupen espacio en la terminal impidiendo la liberación de camiones para exportación. Este problema se repite en otras terminales, como es el caso de Chaco'i-Clorinda, donde la falta de infraestructura y la escasez de funcionarios, generan un cuello de botella para el paso de los camiones.

**Propuesta de Solución:** En la reunión pública fue mencionado por parte de representantes del sector público que está prevista en el Plan Maestro de Infraestructura y Transporte del MOPC una visión para el periodo 2018-2028: la construcción de un puente, destinado exclusivamente a carga, que solucionaría el problema de horarios y congestión. Se propone como medidas complementares, el desarrollo de un sistema de gestión de riesgo que permita realizar un control más eficiente de los camiones llenos y vacíos, reduciendo el tiempo y limitando el impacto de los camiones vacíos en el tiempo del proceso de exportación de Paraguay. En este sentido, el programa del Operador Económico Autorizado destinado a los transportistas podría ser una solución y colaboración público-privada, que redunde en la eficiencia de los pasos de frontera.

**Involucrados:** MOPC, ANNP, DINATRA, Sector Privado



## 49. TRASLADO DE DOCUMENTOS EN PAPEL DEL PAÍS DE DESTINO PARA DAR EL CUMPLIDO DE EMBARQUE

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Registra Cumplido de Embarque

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** En el caso de exportaciones terrestres, el cumplimiento de embarque es la operación mediante la cual el Servicio Aduanero certifica el paso de la frontera (salida del territorio) de la mercadería; conforme a la cantidad embarcada para exportarse que el guarda de Aduana sella en las copias del permiso de embarque, luego de la carga que él ha autorizado. El cumplimiento es realizado en base al MIC-DTA, firmado por el funcionario de aduana en destino. Para ello, este documento tiene que retornar al territorio nacional y presentado a Registro para que sean actualizadas las informaciones en el Sistema Informático SOFIA. El agente de transporte es quien se responsabiliza por realizar el traslado de dicho documento, evidenciando la necesidad de disponibilidad de funcionarios por falta de sistemas eficientes que permitan realizar estos controles y actualizaciones por medio de sistemas. Esta situación es aún más burocrática en los casos de embarques fraccionados, siendo necesario presentar todas las informaciones juntas de la carga.

**Propuesta de Solución:** La utilización de los sistemas propuestos y la consecuente adaptación de los procedimientos solucionan la situación descrita. Con la salida del camión registrada en el SGD y consecuentemente en el Módulo de Carga de VUE, la Aduana recibirá la información electrónica para el cumplimiento de embarque. Dicha información podrá ser complementada con las informaciones registradas en SINTIA por los países vecinos. Siendo que el Cumplido de Embarque es el estado que autoriza a los exportadores a solicitar los reintegros de exportación, la información será transmitida automáticamente por parte de la Aduana a SET. En base a dicha información, al momento que el exportador solicita su reintegro, podrá realizarse el análisis correspondiente con las informaciones electrónicas.

**Involucrados:** Aduana, SET, VUE



## 50. FALTA DE DEFINICIÓN DE PLAZOS PARA AUTORIZAR EL PASO EN HORARIO EXTRAORDINARIO POR ADUANA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Registra Cumplido de Embarque

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** En los casos que los camiones necesitan pasar en horarios extraordinarios, es necesario presentar una nota al administrador de Aduana y aguardar la aprobación. La falta de previsibilidad del momento en que finalmente los camiones conseguirán pasar, impide realizar este procedimiento con anticipación. No existe posibilidad de realizar dicha solicitud por medio del Sistema Informático SOFIA, siendo 100% realizado presencialmente y en papel. La inexistencia de tiempos establecidos por ley para obtener dichas aprobaciones, la necesidad de cumplir con las entregas en tiempo y forma con los clientes y, muchas veces, la falta de funcionarios, generan prácticas irregulares para poder continuar con el tránsito.

**Propuesta de Solución:** Siguiendo la solución a los problemas 16, 17, 18, 19 y 20, el registro del camión en el SGD con el código RFID, se propone un cambio en el procedimiento. Será considerado el horario para la definición de tasas. En los casos en que los camiones pasen en horario normal, estarán exentas de tasas. Para aquellos casos de paso en horario extraordinario, el Módulo de Carga en VUE permitirá solicitar dicho paso a Aduana y una vez aprobado, se generará una factura con fecha de pago posterior, que permita cobrar por los servicios prestados sin la necesidad de parar la carga, haciendo el proceso más transparente. Dicha factura está disponible en VUE para el control de su pago.

**Involucrados:** Aduana, VUE



## 51. FALTA DE ACCESO A LA INFORMACIÓN POR PARTE DE TERMINALES

**Modal:** Marítimo y Terrestre

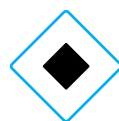
**Actividad:** General

**Responsable:** Terminal

**Descripción:** La falta de acceso al Sistema Informático SOFIA y a SINTIA, por parte de las Terminales privadas, les impide acceder a informaciones relevantes para realizar estadísticas que permitan mejorar sus procesos y servicios.

**Propuesta de Solución:** El desarrollo de un Módulo de Carga en VUE permitirá a las terminales tener acceso a información relevante para evaluar sus servicios prestados. La concentración de todas las informaciones referidas a la carga en un único local, favorecerá el acompañamiento del proceso por parte de todos los interesados, trayendo transparencia.

**Involucrados:** VUE, Sector Privado



## 52. REGISTRO REPETIDO DE INFORMACIONES A LO LARGO DEL PROCESO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** Debido a la falta de integración de organismos y sistemas, existe un registro repetido de informaciones. Actualmente, algunos datos informados en VUE para solicitar un certificado o autorización de exportación, son nuevamente cargados en SOFIA para oficializar el despacho y nuevamente cargados en VUE para solicitar el certificado de Origen. Esto ocurre por ejemplo con las informaciones de la Factura de Exportación. Esta situación deja en evidencia la falta de aprovechamiento de los datos, el registro repetido de informaciones y la consecuente posibilidad de cometer errores.

**Propuesta de Solución:** El cambio en la forma de llevar adelante el procedimiento, mediante el aprovechamiento de las informaciones registradas, la Factura de Exportación Electrónica y la integración entre Aduana y VUE de acuerdo a lo expuesto en este informe, evitarán que existan situaciones donde los operadores deban informar de forma repetida los mismos datos. Todas las informaciones cargadas en un único lugar serán el insumo para que los diferentes organismos públicos puedan ejecutar sus funciones y controles.

**Involucrados:** VUE, Aduana, MIC



## 53. PROCESO DE RENOVACIÓN DE REGISTRO EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** Todos los eslabones de la cadena logística del sector privado que trabajan con comercio exterior, deben renovar su registro de forma anual antes del 30/04 ante Aduana para poder operar. Esta renovación se realiza mediante la presentación de una nota en papel con la firma del representante. A la vez, es necesario renovar cada 5 años las firmas en el libro de la Aduana. Esta gestión basada en papel es contra la política Cero Papel y demanda del sector privado la presencia física en Aduana para realizar la gestión.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de hacer el proceso de renovación del registro más ágil y eficiente, todos los operadores del sector privado deberán tener firma digital y, mediante la misma, será posible renovar el registro de forma anual. En este sentido, la solución propone cambios en el procedimiento y adaptación de los sistemas correspondientes. Para ello, la Aduana deberá establecer un procedimiento que permita realizar la gestión a través de su página web, Sistema Informático SOFIA o VUE.

**Involucrados:** VUE, SOFIA



## 54. BUROCRATIZACIÓN DEL PROCESO PARA ANULAR CERTIFICADOS SANITARIOS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** SENACSA

**Descripción:** La solicitud del Certificado Sanitario emitido por SENACSA se realiza en la VUE, pero la emisión del mismo, en papel firmado y sellado, debe retirarse en la sede de dicho organismo. Para solicitar la anulación de un Certificado Sanitario emitido por SENACSA es necesario presentar una nota firmada por el exportador al IVO en planta. A partir de dicha nota, el IVO debe realizar otra nota con su firma solicitando la anulación a SENACSA. Esta nota, junto al Certificado, son presentados en la oficina central de SENACSA y debe esperar a que el director la apruebe. A partir del momento en que es aprobado, SENACSA anula el Certificado en VUE y se abre nuevamente la posibilidad para que se solicite un nuevo certificado. Cuando el certificado fue emitido con algún error, es necesario solicitar la anulación del mismo y posteriormente solicitar uno nuevo. En estos casos, no existe manera de informar cuál fue la alteración realizada y que exista un análisis más expeditivo. Así, los exportadores deben iniciar el trámite de emisión de certificado nuevamente, ingresando en la fila, pudiendo demorar hasta 5 días para tener un nuevo certificado. Todo este proceso descrito, basado en documentos en papel, requiere la presencia física de un gestor y demanda tiempos de análisis manual de documentos. Las facilidades de gestionar los certificados vía VUE, se transforma en un proceso burocrático y en papel al momento de solicitar cualquier alteración o anulación de los certificados.

**Propuesta de Solución:** Para solucionar dicho problema, se propone una modificación a nivel de procedimiento y de sistemas. En primer lugar, deberá adicionarse a VUE la función de solicitar la anulación o modificación del certificado. De esta forma, el exportador o despachante podrá iniciar la gestión dentro del sistema y SENACSA estará informado de esta solicitud. En cuanto a la modificación en el procedimiento, la entrega del Certificado que se desea anular podrá realizarse directamente al IVO en planta. El IVO será el responsable por recibir el Certificado e informar a SENACSA y actualizará la información en VUE para abrir la posibilidad de solicitar un nuevo Certificado. Para los casos en que el Certificado ya se encuentra en la sede administrativa, la presentación puede ser realizada en la sede de SENACSA.

**Involucrados:** SENACSA, VUE



## 55. FIRMA DE CERTIFICADOS FITOSANITARIOS POR PARTE DE INGENIEROS SIN REGISTRO COSAVE

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Emite Certificado Fitosanitario

**Responsable:** SENA VE

**Descripción:** Los Certificados Fitosanitarios deben ser firmados por ingenieros agrónomos con registro COSAVE. Los representantes de SENA VE en la reunión pública identificaron que VUE no dispone de restricción para la firma de Certificados Fitosanitarios por parte de SENA VE. De esta forma, cualquier ingeniero puede firmar dichos Certificados poniendo en riesgo el proceso y la validez del Certificado.

**Propuesta de Solución:** La presente solución implica un cambio en el procedimiento mediante el cual se registran los Ingenieros de SENA VE en VUE. Con el objetivo de garantizar la seguridad y validez de los Certificados Fitosanitarios, se propone que los ingenieros agrónomos de SENA VE posean un usuario diferenciado del resto del personal de dicho organismo en VUE. De esta forma, solamente quien acredite su registro en COSAVE tendrá la posibilidad de obtener dicho usuario y firmar los Certificados Fitosanitarios.

**Involucrados:** VUE, SENA VE



## 56. SOLICITUD DE CERTIFICADOS CON INFORMACIONES INCORRECTAS

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Emite Certificado Fitosanitario

**Responsable:** SENAVE

**Descripción:** Para emitir los Certificados Fitosanitarios, los exportadores deben informar una serie de datos a SENAVE entre ellos el puerto de destino. Fue mencionado por los representantes de SENAVE que existen exportadores que mencionan dos puertos, incluso a veces de diferentes países. Con estas informaciones SENAVE no puede emitir los certificados, generando pérdida de tiempo y necesidad de entrar en contacto con los exportadores para verificar las informaciones. Esto sucede con empresas dedicadas a la venta de commodities, como granos, las cuales envían sus mercaderías al puerto de Montevideo o Buenos Aires para su venta posterior, motivo por el cual el exportador no conoce al momento de solicitar el Certificado Fitosanitario el puerto de destino. Esta situación deja en evidencia la falta de conocimiento de la operación por parte de los exportadores y sus representantes, incrementando el trabajo de los órganos públicos e impidiendo realizar su trabajo de forma eficiente.

**Propuesta de Solución:** Mediante la utilización del régimen de exportación con reserva de retorno, no es necesario informar el destino final de la mercadería hasta su venta. En estos casos, los exportadores deben tramitar ante SENAVE un Certificado Fitosanitario “madre” que acompañará la carga hasta el puerto de trasbordo y solo se hará el fitosanitario específico al momento de la venta, con todas las informaciones definidas. Como forma de difundir esta información, se sugiere que SENAVE elabore una circular explicando el procedimiento y que la misma esté disponible para consulta por medio de VUE. De esta manera, no solo podrá ser accesible a los exportadores de forma autónoma, sino que SENAVE podrá responder las consultas de forma más rápida, direccionando a los usuarios a VUE para informarse al respecto.

**Involucrados:** SENAVE, VUE, Exportadores



## 57. NECESIDAD DE PRESTAR INFORMACIONES PRESENCIALMENTE QUE DINATRA YA POSEE

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** DINATRA

**Descripción:** Para toda empresa paraguaya de transporte, DINATRA otorga un permiso Original (Documento de Idoneidad), el cual tiene validez de 7 años para todos los países en los que se pide habilitar. Anualmente, para mantener dicho permiso, es necesario renovar la información referida al parque automotor donde figuran todos los datos de cada vehículo habilitado. Este parque automotor se pide con cada inspección técnica, las cuales son realizadas por empresas verificadoras habilitadas por DINATRA. Las empresas de transporte deben presentar anualmente el parque automotor en la oficina Central de DINATRA. Por más que las empresas verificadoras prestan un servicio a DINATRA, las mismas no envían la información del parque automotor luego de realizar la inspección, siendo necesario que las empresas de transporte realicen el trámite presencialmente, demandando tiempo, generando costos de traslado, impresión y demandando la presencia física de un funcionario para realizar la gestión.



## 58. FALTA DE ACTUALIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR POR PARTE DE DINATRAN

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** DINATRAN

**Descripción:** Al momento de renovar el registro de las empresas de transporte ante la aduana, esta exige que las empresas presenten el parque automotor en papel cada vez que este es renovado. Esto demuestra la falta de intercambio de información entre Aduana y DINATRAN y la necesidad de prestar las mismas informaciones en repetidas ocasiones. Fue mencionado en la reunión público-privada que existe un acuerdo de intercambio de información entre Aduana y DINATRAN, pero que en la actualidad está desactivado. Esto se debe a la falta de actualización de la flota por parte de DINATRAN en sus sistemas, lo que impide que la Aduana utilice esta información y por ello la solicita a las empresas de transporte.

**Solución a los problemas 57 y 58:** Se propone realizar un cambio en el procedimiento para superar los problemas mencionados. Las empresas verificadoras, habilitadas por DINATRAN, deberán enviar las informaciones de las inspecciones técnicas y del parque automotor a DINATRAN. Quedará estipulado por contrato entre DINATRAN y las Verificadoras la obligatoriedad de informar automáticamente una vez realizada la inspección técnica todas las informaciones a DINATRAN. DINATRAN establecerá un procedimiento interno para que una vez que las empresas Verificadoras envíen el parque automotor, esta información sea automáticamente transferida a la Aduana. De esta forma, se facilita el control por parte de DINATRAN de los servicios prestados por las verificadoras, se garantiza la disponibilidad de información en tiempo y forma y se evita que el transportista tenga que presentar nuevamente las informaciones.

**Involucrados:** DINATRAN, Empresas Verificadoras, Aduana



## 59. INAN NO FORMA PARTE DE LA VENTANILLA ÚNICA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** INAN

**Descripción:** El Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN) no tiene sus procesos vinculados al comercio exterior dentro de VUE. En los casos que el cliente o el país de destino de la mercadería requiere un Certificado Libre Venta y/o un Aprobación de Productos Alimenticios, es necesario solicitar dichos documentos mediante nota presentada al organismo. Los certificados son emitidos en papel, con firma y sello, siendo necesario retirarlos presencialmente. Estos certificados pueden demorar entre 24h y una semana para su emisión, impidiendo al exportador tener una previsibilidad de cuándo estarán listos los documentos que deberán acompañar la carga.

**Propuesta de Solución:** Ingreso de INAN a VUE y su consecuente cambio en los procedimientos para gestionar mediante esta ventanilla todos los certificados vinculados al comercio exterior, permitirá el uso eficiente de las informaciones y la solicitud online de los certificados.

**Involucrados:** VUE e INAN





## 60. DEMORAS EXCESIVAS PARA EL REGISTRO DE PRODUCTOS ANTE EL INAN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** INAN

**Descripción:** Para registrar productos ante el INAN, es necesario presentar una serie de documentos, los cuales deben contar con la firma del director técnico en conjunto con un representante de la empresa. Estos documentos son entregados en la mesa de entrada, luego se debe ir a la caja para pagar el servicio solicitado y aguardar que se realicen las evaluaciones, las cuales pueden demorar hasta 6 meses. Finalizados los análisis, el INAN realiza las aprobaciones legal y técnica y emite el Certificado de Registro Sanitario de Producto Alimenticio (RSPA). Para conocer el estado del trámite, es necesario ingresar a la página web, ya que no existe un aviso para las empresas respecto a cuándo dicho certificado está aprobado. Este procedimiento, basado en análisis de documentos en papel, es demorado impidiendo el ingreso de nuevos productos al mercado de forma dinámica y competitiva.

**Propuesta de Solución:** La presente situación se verá superada mediante el cambio en el procedimiento para registro de plantas y productos por parte de INAN, así como el desarrollo de sistemas. INAN deberá habilitar a entidades certificadoras con la capacidad técnica y equipos necesarios para el registro de plantas y productos. A la vez, deberá permitir que las informaciones y documentos necesarios para realizar dicho registro sean enviadas en formato digital, evitando el uso de papel. El sistema que permite realizar el seguimiento del proceso, deberá enviar un e-mail a las empresas cada vez que se cambie el estado del trámite. Estas propuestas permitirán agilizar los procesos y evitar congestión en la institución.

**Involucrados:** INAN



## 61. IMPOSIBILIDAD DE REALIZAR CONSULTAS ONLINE O TELEFÓNICAS A INAN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** INAN

**Descripción:** Al momento de realizar el mapeo fue mencionado que el servicio de atención al público de INAN era limitado, siendo solamente posible realizar consultas hasta las 13 horas de forma presencial en la sede central del organismo. No es posible utilizar medios digitales o realizar consultas telefónicas. Siendo que este organismo tiene todos sus procesos basados en la gestión en papel, para realizar el acompañamiento de los servicios solicitados demanda de la presencia constante de funcionarios de las empresas para realizar consultas.

**Propuesta de Solución:** En la reunión público-privada fue mencionado por parte de INAN que se encuentra en vías de desarrollo el sistema SIGRA, el cual servirá para realizar consultas online. Se propone que dicho sistema, además de la atención online, posea una sección de preguntas frecuentes actualizadas, basada en las consultas que recibe la institución con mayor frecuencia y que permita mediante el número del proceso, realizar el acompañamiento de los servicios solicitados.

**COMENTARIO:** A la fecha de entrega del presente informe, el sistema SIGRA aún no está en funcionamiento, siendo la gestión realizada de acuerdo a la descripción del problema.

**Involucrados:** INAN





## 62. FALTA DE ACREDITACIÓN ANTE EL ONA DE LOS ORGANISMOS DE EVALUACIÓN Y CONFORMIDAD

**Responsable:** Otros organismos de control

**Descripción:** El Decreto 3.900/10 del Ministerio del Interior establece en su Artículo 5 que *“Todos los Organismos de Evaluación de la Conformidad, entendiéndose por éstos a los organismos de certificación de productos, de sistemas y/o personas, organismos de inspección o verificación, laboratorios de ensayo y calibración y laboratorios clínicos que prestan servicios a los Organismos y Entidades del Estado, deberán estar acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación - ONA, a fin de ofrecer suficientes garantías sobre la competencia técnica de los servicios prestados y confianza a los consumidores.”* De esta forma, queda establecida la obligatoriedad de que los Organismos de Evaluación de Conformidad sean acreditados y que, consecuentemente, sus análisis tengan validez internacional, característica de fundamental importancia para las operaciones de comercio exterior. Sin embargo, el mismo Decreto, en el Capítulo 5, Artículo 10, establece que *“Los Organismos de Evaluación de la Conformidad afectados por el presente decreto que estén habilitados por los diferentes Organismos y Entidades del sector público y que ya se encuentren operando a la entrada en vigencia de este Decreto, deberán acreditarse en un plazo máximo de 18 meses, facultándose a los Organismos y Entidades del Estado competentes a extender dicho plazo si fuese necesario, sin que ello afecte la condición de habilitados de los Organismos de Evaluación y Conformidad.”* Este artículo, que permite la extensión infinita de los plazos, ha llevado a que los Organismos de Evaluación de Conformidad habilitados no realicen la acreditación ante el ONA. Esta situación genera numerosos costos extras en los procesos de exportación, ya que los exportadores deben pagar por los análisis dentro de Paraguay o deben asumir elevados costos de los análisis realizados en el exterior a los fines de poder ingresar y comercializar sus productos en el país de destino. Siendo que la mayoría de los Organismos de Evaluación de Conformidad en Paraguay son habilitados y no acreditados, el país de destino puede exigir que se realice un nuevo análisis por parte de un laboratorio acreditado en dicho país.

**Propuesta de Solución:** La solución del presente problema requiere una alteración del Decreto 3900 de forma tal que se elimine la siguiente frase *“... facultándose a los Organismos y Entidades del Estado competentes a extender dicho plazo si fuese necesario, sin que ello afecte la condición de habilitados de los Organismos de Evaluación y Conformidad”*. De esta forma, todos los Organismos de Evaluación y Conformidad deberán acreditarse ante el ONA y de esta forma sus servicios prestados tendrán validez internacional, reduciendo significativamente los costos del proceso y reforzando su papel en los procesos de comercio internacional.

**Involucrados:** Organismos de Evaluación y Conformidad, ONA, Ministerio del Interior.



## 63. CENTRALIZACIÓN DE LAS CONSULTAS EN LAS OFICINAS CENTRALES DE ASUNCIÓN

**Responsable:** Otros organismos de control

**Descripción:** Existen diversos organismos que deben controlar algunos productos y procesos de comercio exterior, como por ejemplo DINATRA y el Ministerio de Salud, los cuales tienen centralizados sus servicios en la sede central de los mismos, debiendo realizarse cualquier tipo de gestión de manera presencial y en dicha localidad. Esta situación tiene un gran impacto para las empresas que deben trabajar con dichos organismos, ya que deben destinar recursos humanos para cumplir con la tarea de realizar las gestiones, adicionando costos extras al proceso y encareciendo los servicios prestados. Muchos de estos organismos, además de demandar la presencia

física de un representante de la empresa, requieren la presentación de documentos y notas en papel, siendo contrarios a la política Cero Papel.

**Propuesta de Solución:** El Acuerdo de Facilitación del Comercio establece en su Artículo 1.3, referido a Servicios de información, que los países firmantes deben disponer de servicios de información que permitan resolver consultas. En la reunión público-privada, fue mencionado que actualmente la página web de Transparencia sirve para realizar consultas a todos los organismos públicos y que los mismos tienen un plazo de hasta 15 días para dar una respuesta. Se sugiere la difusión por parte de los organismos intervinientes en los procesos de comercio exterior sobre esta posibilidad, así como a través de VUE, con el objetivo de incentivar la utilización de medios digitales para la realización de consultas.

**Involucrados:** Todos los organismos de gobierno



## 64. ESCASEZ DE CONTENEDORES REFEER Y FOODGRADE

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Solicita booking

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** Para el transporte de mercaderías que requieren contenedores Refeer o Foodgrade, es difícil conseguir realizar el booking debido a la falta de disponibilidad de los mismos. En muchas ocasiones, los contenedores llegan a la plata de la empresa para cargar y no se encuentra en condiciones para el transporte requerido. Esta situación sucede por más que se haya pagado una tasa de limpieza del contenedor. Esta situación se debe a que las importaciones son realizadas mayoritariamente en contenedores comunes de 40" y son estos mismos contenedores los que se encuentran disponibles en el mercado para la exportación.

**Propuesta de Solución:** Siendo que este problema es entre privados y deviene de la realidad del comercio exterior paraguayo como un todo, se propone que las navieras y los agentes de carga comuniquen a sus clientes plazos mínimos de anticipación con los que es recomendable realizar sus booking, considerando las épocas de zafra y estacional con las que normalmente trabajan. La anticipación en el booking no soluciona el problema, pero disminuye el impacto de la situación.

**Involucrados:** Navieras y Agentes de carga



## 65. INCONVENIENTES PARA REALIZAR LA CANCELACIÓN DEL REGISTRO DE APERTURA PARA EMBARQUES PARCELADOS

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Cancela Registro de Apertura

**Responsable:** Transportador Fluvial

**Descripción:** En el caso de exportaciones con embarque parcelado, las mismas son embarcadas en diferentes embarcaciones. Sin embargo, dicha exportación se encuentra registrada bajo un único número de despacho. Debido a esta situación el agente de transporte no puede cancelar el registro de salida una vez cargadas todas las mercaderías asignadas a una embarcación, ya que estas no representan la totalidad del despacho. De esta forma, el agente de transporte no puede cumplir con sus obligaciones, pudiendo ser sancionado. La última embarcación que carga la mercadería del despacho, figura para la aduana como quien cargó la totalidad del despacho parcelado. En la actualidad, los agentes de transporte realizan observaciones dentro del Sistema Informático SOFIA informando el número de despacho de la

carga parcelada embarcada para evitar ser multados. Sin embargo, esta práctica no se encuentra establecida en normativa ni garantiza el control por parte de Aduana, ni da seguridad jurídica para los agentes de transporte.

**Propuesta de Solución:** Para superar la situación descrita, se propone crear una funcionalidad sistémica en VUE. La Ventanilla deberá crear números de despacho fijo para los casos de embarques parcelados, con el objetivo de que estas informaciones puedan ser utilizadas por los agentes de transporte para cancelar el Registro de Apertura. En el corto plazo, esta posibilidad deberá estar disponible en el Sistema Informático SOFIA.

**Involucrados:** VUE, Aduana



## 66. EXTRACOSTOS Y DEMORAS EN LA EXPORTACIÓN MARÍTIMA POR FALTA DE MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS NAVEGABLES

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Pregunta: ¿Es fluvial/marítimo? En caso de ser afirmativa

**Responsable:** Freight Forwarder/ Agente De Carga/ Línea Marítima

**Descripción:** Las exportaciones marítimas que salen del país en barcazas por el Río Paraguay necesitan que el mismo se encuentre con sus vías navegables, es decir que se mantengan los 10 pies. Para asegurarse que la operación no será paralizada por problemas de navegabilidad, es necesario mantener el dragado del Río. A pesar de que esta vía es de fundamental importancia para el comercio exterior paraguayo, no son realizadas las tareas de mantenimiento con la periodicidad requerida, imposibilitando usar los puertos de Asunción en los casos en que el río baja. Cuando esto sucede, es necesario contratar un transporte terrestre hasta Pilar y desde allí iniciar el transporte fluvial. Esto aumenta los costos de la operación, ya que los exportadores se ven obligados a pagar un flete adicional.

**Propuesta de Solución:** Siendo que VUE será la plataforma donde se encontrarán todos los organismos de control, el portal mediante el cual se podrán realizar todas las formalidades que requiere la exportación y todos los eslabones de la cadena logística tendrán usuarios para realizar sus funciones, su alcance para la comunidad de comercio exterior es inigualable. En base a ello, se propone que en su página web se publique la información sobre la navegabilidad del río, así como la programación y actualización del dragado. Estas informaciones serán extraídas de la base de datos de la Armada, entidad que en la actualidad la posee. Para ello, VUE deberá firmar un acuerdo con la Armada para el intercambio y difusión de información. Se propone también que la empresa responsable por el dragado del río sea contratada mediante licitación pública internacional para garantizar la transparencia, eficiencia y mejor opción costo/beneficio. Estas medidas traerán previsibilidad y transparencia a las operaciones fluviales, permitirá al sector privado demandar el efectivo cumplimiento de los cronogramas, disminuirá los costos y optimizará el comercio exterior paraguayo.

**Involucrados:** VUE, Armada, Dirección Nacional de Contrataciones Públicas



## 67. EXPEDIENTE EN PAPEL SOBRE VERIFICACIÓN Y PRECINTO EN PLANTA

**Modal:** Marítimo

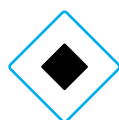
**Actividad:** Precinta el contenedor

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** Las cargas que son consolidadas en planta pueden ser precintadas en la misma planta, solicitando el servicio extraordinario a Aduana para que esté presente al momento de cargar. De esta forma, la verificación de la mercadería se realiza antes de ella llegar al puerto, se presenten los documentos del despacho y se conozca el canal de selectividad. Al momento de realizar este servicio extraordinario, la aduana realiza un expediente manual que certifica que la carga se verificó y se colocó correctamente el precinto. Dicha información no es registrada en ningún sistema y tan solo consta en dicho documento en papel. Al momento de la carga llegar al puerto por donde va a salir, si el canal de selectividad fuese rojo, la misma deberá ser nuevamente verificada, sin que el guarda pueda tener acceso al expediente realizado inicialmente en la planta.

**Propuesta de Solución:** Para evitar la situación descrita, se propone el desarrollo de nuevas funcionalidades en VUE. De esta forma se propone que se cree dentro de VUE la función para solicitar el servicio extraordinario de Aduana, en este caso, para la inspección al momento de cargar y la colocación del precinto en el contenedor. Siendo que Aduana estará integrada en VUE, esta información estará disponible para todas las administraciones aduaneras. Dentro de este sistema, la Aduana podrá subir el expediente correspondiente. Si al momento de oficializar el despacho se designa canal rojo, el exportador podrá vincular la inspección realizada para abrir y reprecintar la carga. Siempre será posible, mediante una comunicación formal, realizar una nueva inspección si la administración aduanera lo encuentra pertinente.

**Involucrados:** Aduana, VUE



## 68. IMPREVISIBILIDAD DE LLEGADA EN LOS PUERTOS IMPIDE LA GESTIÓN DEL INGRESO DE FORMA EFICIENTE

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Ingresos al Puerto

**Responsable:** Transportador Terrestre Nacional

**Descripción:** La infraestructura vial presenta numerosos problemas, impidiendo estimar con cierto grado de exactitud el horario en que los camiones llegarán a puerto con los contenedores para cargarlos en las embarcaciones fluviales. Este problema es especialmente grave en épocas de lluvias, donde la infraestructura existente no atiende las necesidades, generando congestión y retrasos en la llegada a los puertos. La falta de previsibilidad en el horario de llegada de los camiones, impide que los puertos puedan establecer horarios específicos para el ingreso de los camiones. Esta situación, lleva a que se generen filas en los ingresos de los puertos hasta que son liberados espacios para ingresar. En época de zafra, los camiones son utilizados como silos con la mercadería hasta poder ingresar.

**Propuesta de Solución:** En la reunión público-privada fue mencionado por las autoridades que existen planes del gobierno para la mejora de la infraestructura vial. Se propone que el grupo del sector privado para las Mejoras del Comercio Exterior de UIP realice un seguimiento de dichas mejoras con el objetivo de identificar los puntos críticos que necesitan ser mejorados para que sea posible predecir tiempos de tránsito interno. De esta forma, será posible que los puertos adopten horarios para el ingreso de los camiones, eliminando la congestión y filas.

**Involucrados:** MOPC, Puertos, Grupo de Trabajo para las Mejoras del Comercio Exterior de la UIP.



## 69. PROCESO PERSONAL DE SOLICITUD DE VERIFICACIÓN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicitud verificación física de organismo de control

**Responsable:** Despachante de aduana

**Descripción:** Cuando el permiso previo de exportación solicitado ante el organismo correspondiente está sujeto a verificación física, la misma debe suceder en la terminal donde se realiza el despacho. En VUE, el despachante solicita el certificado correspondiente (Sanitario, Fitosanitario, Zoonosanitario, etc.) y debe posteriormente coordinarse con el organismo por teléfono o personalmente. No existe un procedimiento establecido o la posibilidad de coordinar la inspección mediante el sistema. Una vez que el organismo realizó la inspección, se realiza un acta de inspección la cual es entregada al despachante. Esta falta de procedimientos definidos lleva a que las gestiones sean discrecionales, pudiendo generar demoras injustificadas. Por otra parte, la emisión del acta en papel, además de ser contraria a la política Cero Papel, deja en evidencia la falta de aprovechamiento de las herramientas tecnológicas disponibles para la gestión electrónica de los procesos.

**Propuesta de Solución:** El presente problema será solucionado mediante un cambio en los procedimientos, producto de la utilización de herramientas digitales. Para ello, VUE deberá contar con un sistema de agenda que permita coordinar las inspecciones con los organismos de control de forma electrónica, sin necesidad de realizar contactos personales. De esta forma, el proceso será transparente, por orden de solicitud y eficiente. Al mismo tiempo, una vez que el organismo realice su inspección, VUE deberá tener dentro de su sistema la posibilidad de generar el Acta de Inspección, la cual será firmada con token del funcionario público correspondiente. De esta forma, las unidades centrales de dichos organismos, tendrán automáticamente la posibilidad de ver dichas informaciones y proceder con la emisión de los certificados requeridos.

**Involucrados:** Organismos de control y VUE



## 70. DESCONOCIMIENTO DE LAS OPERACIONES POR PARTE DE LOS EXPORTADORES

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Proceso general

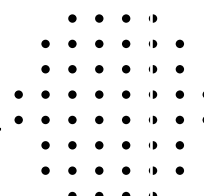
**Responsable:** VUE

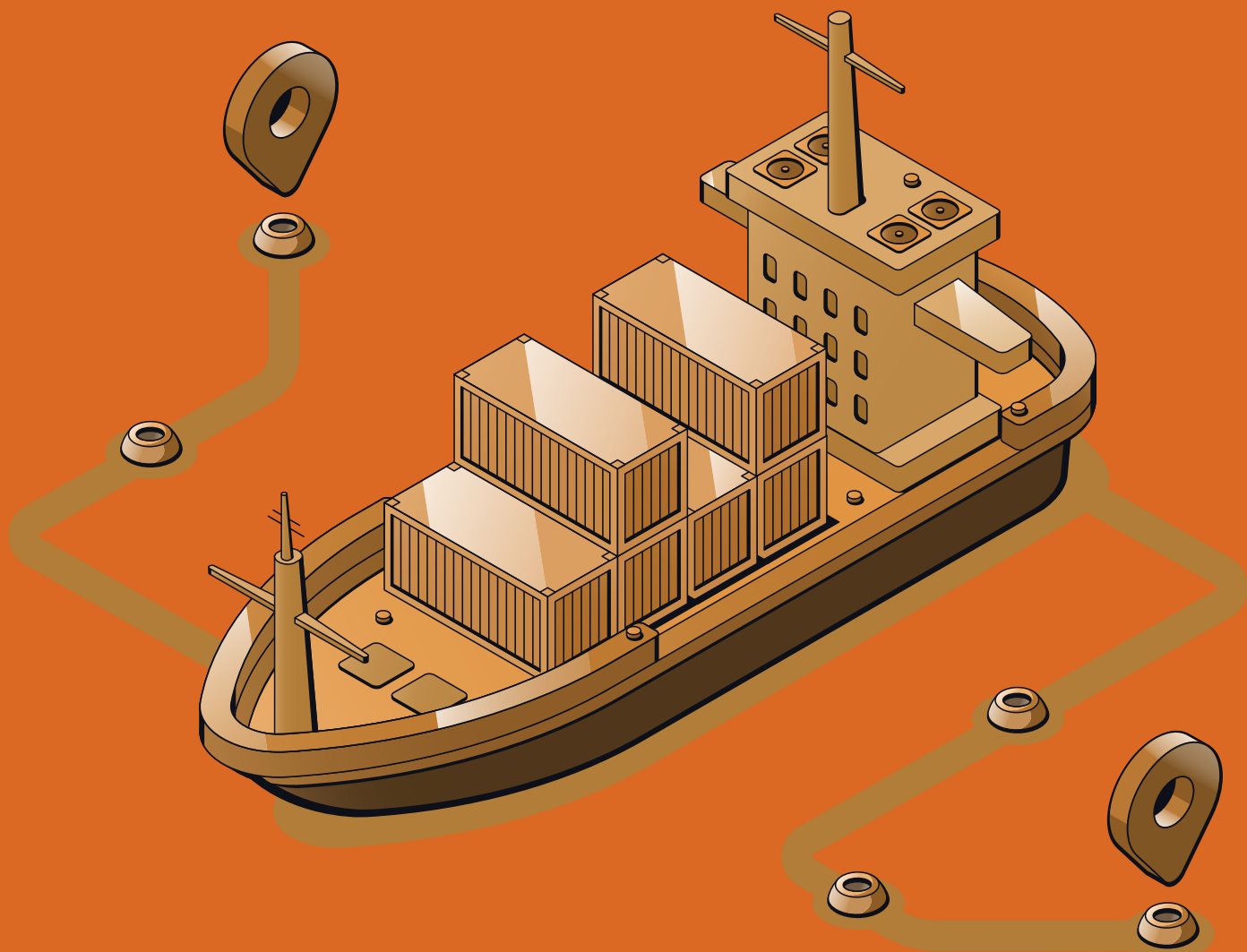
**Descripción:** Fue identificado por el Sector Público que las empresas exportadoras delegan numerosas actividades en los despachantes de aduanas y terceros (cadetes), no conociendo los detalles del proceso que están realizando. Esta situación genera una demanda extra de trabajo a los organismos públicos ya que muchas veces son enviadas personas a realizar trámites ante los organismos y, si surgen dudas, no es posible responderlas en el momento por desconocimiento de la persona que está realizando la gestión y siempre es necesario recurrir al despachante. A la vez, fue mencionado que las modificaciones y actualizaciones en normativas muchas veces son desconocidas por parte de los exportadores.

**Propuesta de Solución:** Conforme ya fue mencionado en la Solución al problema 66, el alcance de la difusión de información VUE para la comunidad de comercio exterior es inigualable. Es por ello que deberá crearse un Manual sobre la Nueva Exportación, con las informaciones del nuevo proceso que resultará de la aplicación de las recomendaciones presentes en el Informe. Este Manual explicará en un lenguaje simple y práctico las nuevas facilidades para la comunidad de comercio exterior, así

como la forma de utilizar el sistema. Se sugiere, como complemento de dicho Manual, la elaboración de videotutoriales con actualizaciones periódicas sobre cómo utilizar el sistema y las ventajas del mismo. A la vez, se propone que VUE tenga un espacio específico para la difusión de información sobre alteraciones o modificaciones de leyes, decretos, resoluciones y circulares que afectan las exigencias y requisitos del proceso. Los usuarios de VUE podrán registrarse con su e-mail para recibir por mail las actualizaciones que se cargan en la página de VUE. La concentración de informaciones en un único local, permitirá a todos los involucrados mantenerse actualizados y conocer en detalle el proceso.

**Involucrados:** VUE, Comunidad de Comercio Exterior.







# INFORME

# 2

## DIAGNÓSTICO DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN MARÍTIMA- FLUVIAL Y TERRESTRE DE PARAGUAY

4 DE NOVIEMBRE DE 2019



**UNION  
INDUSTRIAL  
PARAGUAYA**



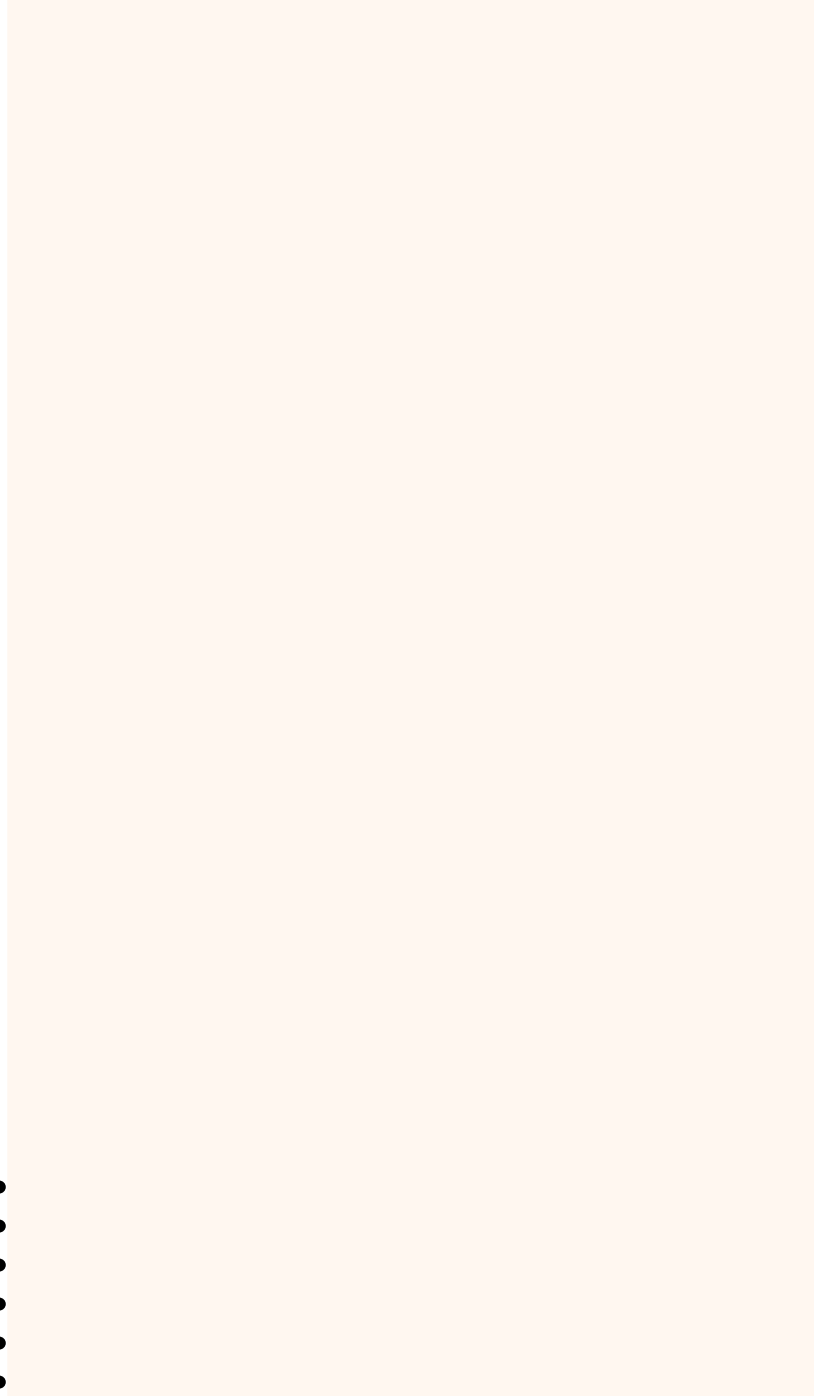
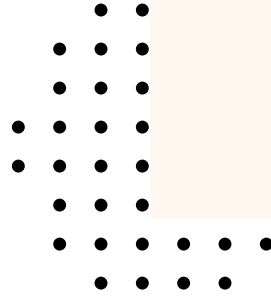
**BID**  
Banco Interamericano  
de Desenvolvimento



Confederação Nacional da Indústria  
CNL A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA



**Procomex**  
Aliança Pró Modernização Logística de  
Comércio Exterior



# INTRODUCCIÓN

El proyecto de Mapeo y Sistematización de Procesos de Comercio Exterior, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Confederación Nacional de las Industrias de Brasil (CNI), tiene por objetivo aumentar el comercio exterior de Paraguay por medio de la reducción de los costos y plazos aduaneros, así como la facilitación del acceso a la información sobre los procesos, procedimientos y documentación aduanera. Para la consecución de dicho objetivo, fue identificado un socio local a partir del cual fue posible convocar a los diferentes representantes de todos los eslabones de la cadena logística para analizar el proceso de importación marítima y terrestre, identificar oportunidades de mejora y realizar propuestas en vista de modernizarlos. La Unión Industrial Paraguaya (UIP) ha sido el eslabón clave en el desarrollo del presente documento, habiendo coordinado los esfuerzos del sector privado paraguayo para la realización del presente estudio, y trabajando en conjunto con el Instituto Procomex, institución responsable de la ejecución del proyecto.

El presente documento es el resultado de 18 reuniones de trabajo realizadas en la Unión Industrial Paraguaya entre los meses de marzo y septiembre de 2019 que, con la participación de los diferentes representantes de los eslabones de la cadena logística del proceso de importación marítima y terrestre, permitieron realizar el diagnóstico de los procesos. Participaron en dichas reuniones 154 colaboradores de 93 empresas de diferentes áreas (importadores, despachantes aduaneros, terminales portuarias, transportistas terrestres y fluviales, agentes de transporte, agentes de carga, empresas de logística, sector bancario, consultores, entre otros). A la vez, se contó con la participación de 4 asociaciones y gremios empresariales del sector. Por parte del sector público, participaron 65 funcionarios de 22 organismos. Este diagnóstico sistematiza las informaciones recolectadas en las reuniones de trabajo y establece una serie de propuestas que buscan contribuir con la modernización del proceso de importación.

## AUTORES

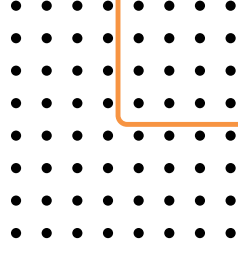
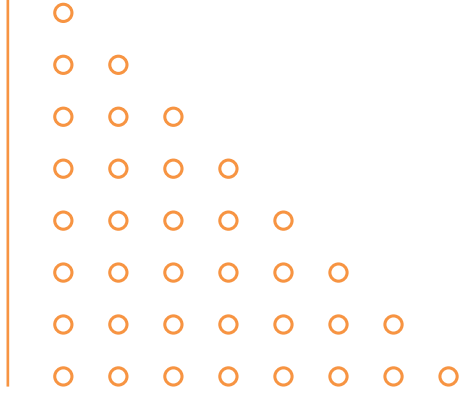
Antonella Lanfranconi Bobbio  
César García Vázquez  
Erika María Medina Barrantes



# ÍNDICE

<b>Metodología</b> .....	<b>69</b>
<b>¿Cómo leer este informe?</b> .....	<b>72</b>
<b>Glosario</b> .....	<b>73</b>
<b>Diagnóstico del proceso de Importación Marítima-Fluvial y Terrestre de Paraguay</b> .....	<b>75</b>
1. Falta de integración en una Ventanilla Única de Comercio Exterior .....	75
2. Información de datos de forma repetida y falta de estandarización .....	78
3. Deficiencia en la comunicación de cambios.....	79
4. Comunicación de procedimientos en papel.....	79
5. Duplicación de presentación de informaciones, en papel y sistema.....	82
6. Demora en la actualización de la intervención en el sistema .....	82
7. Demoras en la llegada del BL intervenido en Paraguay.....	83
8. Necesidad de presentar copia del despacho finiquitado para pagar tasas portuarias .....	83
9. Altos costos operativos para corregir el peso ante Aduana .....	84
10. Necesidad de autorización de Aduana para cierre de ingreso a depósito..	84
11. Control del peso mediante documento en papel.....	84
12. Posición del camión informada mediante contacto informal .....	85
13. Costos extras por procesos digitales de pago .....	87
14. Escasez de bancos habilitados para realizar pagos electrónicos .....	87
15. Comprobantes de pago en papel en MRE.....	88
16. INTN solo admite pago en efectivo .....	89
17. Necesidad de retirar los comprobantes de pago en papel.....	89
18. Definición del peso de forma estimada .....	90
19. Impacto logístico y económico por falta de definición de puertos en la orden de compra .....	91
20. Desconocimiento de detalles operacionales afecta los costos del proceso.....	91
21. Dificultad para presentar la producción efectiva en el Régimen de Materia Prima.....	92
22. Demoras en la actualización del plan de producción .....	93
23. Error sistémico en la Declaración Bimensual en VUI .....	93
24. Tasa Municipal cobrada sin la correspondiente prestación de servicios .....	94
25. Municipalidades con procesos fuera de VUI incumpliendo el Decreto Nro. 3002/2015.....	95
26. Falta de coordinación en el control de productos alimenticios aumenta la burocracia.....	95
27. Alto costo para autorización de muestras sin valor comercial.....	96
28. Falta de definición de plazos en normativa sobre la existencia de producción nacional .....	97
29. Procesos manuales de recepción y consulta a la industria local por parte de UIP .....	97
30. La Constancia de No Producción no es compartida.....	97
31. Limitación en la solicitud de liberación de materia prima a una partida.....	98
32. Solicitud de liberación de materia prima por partida obliga a pagar CONVUE en dólares .....	99
33. Valores elevados para legalización de documentos en VUI .....	100
34. Legalización de documentos en Paraguay con tasa fijada en dólares.....	100
35. Procedimiento adicional para consularizar documentos provenientes de Argentina .....	101
36. Imposibilidad de realizar la consularización en China .....	101
37. Consularización en origen aumenta los costos.....	101
38. Legalización de documentos en MRE.....	102
39. Consularización de documentos emitidos por empresas paraguayas.....	103
40. Necesidad de impresión y traslado de documentos.....	103
41. Impresión de informaciones que constan en el sistema SOFIA para control de Aduana .....	104
42. Impresión de varias copias del despacho finiquitado.....	105
43. Exigencia de guardar despacho finiquitado en papel.....	105

44. Necesidad de utilizar el papel del CDAP para imprimir el despacho .....	105
45. Control del MIC-DTA en papel.....	106
46. CRT impreso en numerosas vías para tránsito internacional .....	107
47. Impresión y firma del expediente de tránsito nacional.....	108
48. Control de tiempos de canales de selectividad desfasado .....	109
49. Falta de definición de plazos para la investigación en caso de reverificación..	109
50. La designación de acompañamiento y el cobro no garantiza la prestación del servicio .....	110
51. Interrupción del proceso aduanero por un incumplimiento de transportistas .....	111
52. Inexistencia de rendición de cuentas de los fondos obtenidos por el Canon SOFIA.....	112
53. Disponibilidad 24/7 para realizar desconsolidación documental .....	113
54. Normativa no adaptada a la realidad operacional .....	113
55. Intervención en papel de documentos por ANNP.....	114
56. Control y firma de documentos en papel que están en el sistema.....	115
57. Falta de integración regional a SINTIA .....	116
58. Control de las transferencias en papel por parte de Aduana .....	116
59. Rigidez en la pre-declaración a SEPRELAD.....	117
60. Re-importación sin transferencia requiere de pre-declaración a SEPRELAD .....	117
61. Monopolio en la operación de las mercaderías de la Partida Arancelaria 3808 .....	118
62. Aumento de costos por obligatoriedad de pasar por la ANNP cuando no es puerto de destino final.....	119
63. Cobro de tasas por servicios no prestados.....	120
64. Transferencia de costos al importador por acuerdo firmado entre ANNP y SIF América.....	120
65. Tara del camión informada a viva voz.....	121
66. Demoras en las autorizaciones de DINAVISA.....	121
67. Falta de acceso a la propia base de datos de empresas .....	122
68. Demoras en la autorización de DINAVISA vía PEN online .....	123
69. Solicitud de No Objeción presencial.....	123
70. Formulario de cumplimiento de llegada en papel.....	124
71. Falta de actualización de productos controlados .....	125
72. Superposición de controles de MIC y DINAVISA en el caso de domisanitarios.....	125
73. Sobrecostos debido a la necesidad de CRT para solicitar LPI y autorizaciones.....	126
74. Falta de actualización del Sistema de DINATRAN lleva a presentar documentos en papel.....	127
75. Permiso por Flota lleva a transportar numerosos documentos en papel.	128
76. Proceso presencial para autorización de cargas pesadas ante MOPC .....	129
77. Coordinación de viáticos informal con inspectores .....	129
78. Presentación de documentos en papel para inspección de SENAWE.....	130
79. Procedimiento moroso para designación de inspectores de INFONA ....	130
80. Formularios de toma de muestra y retención en papel.....	131
81. Proceso de designación de inspector presencial y en papel en SENAD...	132
82. Imposibilidad de evaluar los productos a partir de los requisitos establecidos por INTN.....	132
83. Demora y burocracia para la emisión del informe técnico de INTN.....	133
84. Consularización de documentos para solicitar informe técnico.....	133
85. Alto costo de LPI para alambres .....	135
86. Inestabilidad del Sistema SAMWEB .....	135
87. Inestabilidad del sistema bancario impide realizar apertura de registro ...	136
88. Presentación de documentos en papel para renovación anual.....	137
89. Registro por rubro ante el MIC con informaciones repetidas .....	137
90. Denuncias infundadas generan competencia desleal.....	138
91. Imposibilidad de realizar pagos electrónicos .....	139
92. Controles migratorios demoran la operativa de ingreso de carga al país	139



# METODOLOGÍA

La identificación de las oportunidades de mejora y desafíos en el proceso de importación terrestre, así como la elaboración de propuestas para mejorar el proceso fueron realizadas siguiendo la metodología denominada *Procomex Process*®, la cual es una herramienta desarrollada por el Instituto Alianza Procomex para:

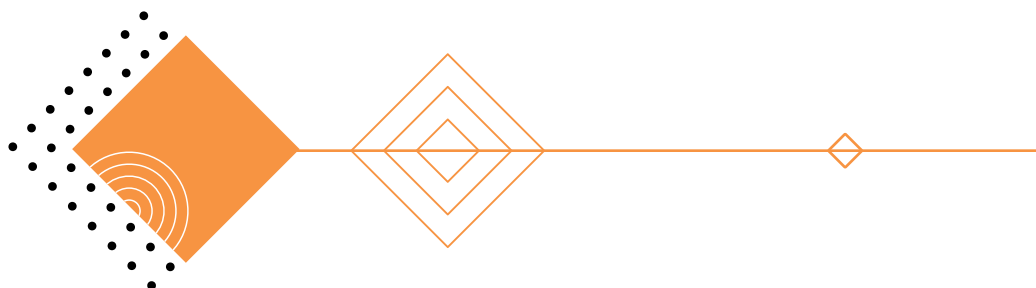
- Identificar los actores relevantes del sector privado que actúan en los procesos que serán estudiados y modificados.
- Movilizar e involucrar a profesionales del sector privado para participar en reuniones de trabajo.
- Lograr el compromiso de las agencias gubernamentales con el rediseño de los procesos, mediante la designación de profesionales para participar de los trabajos y la elaboración de las propuestas de soluciones consensuadas para mejorar los procesos.
- Utilizar la herramienta Kaizen de mapeo de procesos, con la participación simultánea de los diferentes actores del sector privado para:
  - Diseñar un mapa que ilustre los procesos tal como se realizan actualmente: “As Is”.
    - Definir cuellos de botella y oportunidades de mejora;
    - Registrar las principales normas y legislaciones que dan soporte a los procesos;
    - Identificar los sistemas de TI existentes de los que dependen los procesos actuales y sus vínculos con otros sistemas de TI.
  - Diseñar, con los mismos participantes, un nuevo mapa (“To Be”) que ilustre un nuevo flujo de proceso donde se den soluciones para las oportunidades de mejora identificadas en el mapa “As Is”.
- Organizar reuniones con la participación conjunta de profesionales del sector privado y del sector público para revisar y validar los mapas y desarrollar un mapa “Conjunto To-Be”, en el caso de ser necesario.

Esta metodología permitió analizar los procesos y al mismo tiempo mejorar la comunicación entre los involucrados e identificar oportunidades de mejoras. Con la participación de los representantes de las áreas operacionales de las empresas que actúan en el proceso reunidos de manera conjunta en la sala, el proceso de importación marítima y terrestre fue discutido y diseñado. La participación de estas personas fue fundamental, ya que es necesario que los participantes de la reunión tengan conocimiento profundo de las actividades y consigan describir paso a paso cómo se las realiza. De esta forma, se documenta el proceso en tiempo real, a medida que su realidad va siendo presentada y validada por los participantes. En la reunión se solicitó a los participantes que describan el proceso en detalle, de forma que permita el entendimiento de todos los participantes involucrados, así como de los desafíos identificados. La participación conjunta de representantes de empresas que actúan en diferentes áreas del proceso permitió realizar un análisis profundo y holístico, para que las propuestas elaboradas beneficien a la cadena logística completa.

Siguiendo la metodología descrita, fueron realizadas 18 reuniones de día completo para la elaboración de los siguientes mapas de procesos:



- **Mapa As Is del Proceso de Importación Marítimo**
  - Fechas:
    - 18 y 19 de marzo
    - 1 y 2 de abril
  - Participantes: N°: 64
    - Sectores: Despachantes Aduaneros, Importadores, Asociaciones, Agentes de carga, Transportistas fluviales y terrestres, Terminales portuarias, Estudiantes y Docentes.
  
- **Mapa To Be del Proceso de Importación Marítimo**
  - Fechas:
    - 22 y 23 de abril
    - 3 de mayo
  - Participantes: N°: 51
    - Sectores: Despachantes Aduaneros, Importadores, Terminales portuarias, Asociaciones, Transportistas Fluviales, Empresas de Logística, Agente de Carga, Estudiantes y Docentes.
  
- **Mapa To Be Conjunto Proceso de Importación Marítima**
  - Fechas:
    - 20 y 21 de mayo
  - Participantes: N° 63
  - Sector Privado: Despachantes Aduaneros, Importadores, Transportistas Fluviales, Agentes de Carga, Terminales Portuarias y Estudiantes.
  - Sector Público: Ventanilla Única de Exportación (VUE), Dirección Nacional de Aduanas (DNA), Secretaría Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA), Secretaría Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), Ministerio de Industria y Comercio (MIC), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), Instituto Forestal Nacional (INFONA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN), Municipalidad de Asunción, Municipalidad de Mariano Roque Alonso, Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), Dirección de Material Bélico (DIMABEL), Secretaría Nacional Antidrogas (SENAD), Subsecretaría de Estado de Tributación (SET), Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADES), Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN) y Red de Inversiones y Exportaciones (REDIEX).



- **Mapa As Is del Proceso de Importación Terrestre**
  - Fechas:
    - 25 y 26 de Julio
    - 8 y 9 de Agosto
  - Participantes: N°: 75
    - Sectores: Despachantes Aduaneros, Importadores, Gremios, Terminales portuarias, Agencia Marítima, Asociaciones, Agente de transporte, Agentes de Carga, Transportistas terrestres y fluviales y Compañías de seguros.
  
- **Mapa To Be del Proceso de Importación Terrestre**
  - Fechas:
    - 28 y 29 de agosto
    - 11 de Septiembre
  - Participantes: N°: 42
    - Sectores: Despachantes Aduaneros, Importadores, Terminales, Asociaciones, Gremios, Transportistas terrestres y fluviales, consultores, Agentes de Carga.
  
- **Mapa To Be Conjunto Proceso de Importación Terrestre**
  - Fechas:
    - 25 y 26 de septiembre
  - Participantes: N° 75
  - Sector Privado: Despachantes Aduaneros, Importadores, Terminales Portuarias, Gremios, Asociaciones, Transportistas terrestres y fluviales, Agentes de Carga.
  - Sector Público: Ventanilla Única de Exportación (VUE), Dirección Nacional de Aduanas (DNA), Secretaría Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), Ministerio de Industria y Comercio (MIC), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), Instituto Forestal Nacional (INFONA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN), Municipalidad de Asunción, Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), Subsecretaría de Estado de Tributación (SET), Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN), Banco Central del Paraguay, Zona Franca y Dirección Nacional de Transporte (DINATRA).

En base a las informaciones recopiladas en las reuniones de mapeo, se elaboró el presente informe que señala las actividades en las cuales fueron identificadas oportunidades de mejora de acuerdo con el mapa elaborado; se describen estos desafíos en términos de impacto en el proceso y se proponen soluciones orientadas a la simplificación y facilitación del proceso, ahorro de tiempo y una mejor asignación de recursos del sector público. Estas propuestas implican cambios en términos de procedimientos, sistemas de TI y/o normas y legislaciones, proporcionando las pautas básicas para que el sector público implemente los cambios propuestos.



# ¿CÓMO LEER ESTE INFORME?

A continuación, se encuentra el detalle de las oportunidades de mejora y las soluciones identificadas, siguiendo la metodología descrita. Siendo que todas las informaciones que constan en el presente informe fueron aportes del sector privado paraguayo en las reuniones de mapeo, el texto fue estructurado de forma tal que permita fácilmente identificar cada uno de los desafíos en los mapas elaborados.

## **Título que resume el problema identificado**

**Modal:** indica si el problema fue identificado en el proceso de importación marítima, terrestre o ambos;

**Actividad:** señala la actividad dentro del proceso en la cual el problema fue detectado;

**Responsable:** identifica el eslabón de la cadena logística responsable de ejecutar la actividad;

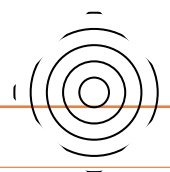
**Descripción:** explicación por extenso de la oportunidad de mejora, identificando los impactos en el proceso;

**Propuesta de Solución:** descripción de la solución consensuada entre el sector público y privado para superar los desafíos;

**Involucrados:** identifica los organismos del sector público que deberán ser involucrados para llevar adelante la solución propuesta.

Esta forma de estructurar el informe permite agrupar todas las informaciones vinculadas a una oportunidad de mejora (problema) y su solución, facilitando la lectura. Es importante mencionar que algunas soluciones propuestas por los participantes traen beneficios a un proceso más amplio. Por ello, para estos casos específicos fueron descritas todas las oportunidades de mejora vinculadas y al final una *macro solución* donde se explica cómo cada uno de los desafíos pueden ser superados.

# GLOSARIO



AFIDI - Autorización Fitosanitaria de Importación
ANNP - Administración Nacional de Navegación y Puertos
BL - Bill of Lading
CAPECO - Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas
CAPEX - Cámara Paraguaya de Exportadores
CATEI - Cámara de Terminales y Puertos Privados del Paraguay
CDAP - Centro de Despachantes de Aduana del Paraguay
CDV - Dpto. de Cuarentena Vegetal de SENAVE
CIP - Centro de Importadores del Paraguay
CNIME- Consejo Nacional de las Industrias Maquiladoras de Exportación
CNU - Código Numérico Único
CONVUE - Consorcio de la Ventanilla Única del Exportador VUE
CRT - Conocimiento Rodoviario de Transporte
DINATRAN - Dirección Nacional de Transporte
DINAVISA - Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria
DNA - Dirección Nacional de Aduanas
INAN - Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición
INCOTERMS- International Commercial Terms
INFONA - Instituto Forestal Nacional
INTN - Instituto Nacional de Tecnología Normalización y Metrología del Paraguay
LPI- Licencia Previa de Importación
MADES- Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible
MERCOSUR - Mercado Común del Sur

MIC - Ministerio de Industria y Comercio
MIC-DTA Manifiesto Internacional Carga - Declaración de Tránsito Aduanero
MOPC - Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
MRE- Ministerio de Relaciones Exteriores
NCM - Nomenclatura Común del Mercosur
PyMES- Pequeñas y Medias Empresas
RIEL -Registro Industrial en Línea
RUC- Registro Único del Contribuyente
SAMWEB - Sistema Automatizado de Maquila en la Web
SEAM- Secretaría del Ambiente
SENAD - Secretaría Nacional Antidrogas
SEPRELAD - Secretaría de Prevención de Lavado de Dinero o Bienes
SET - Subsecretaría de Estado de Tributación
SGD - Sistema de Gestión de Depósito
SIGRA - Sistema Integrado de Gestión de Registros y Control de Alimentos
SINTIA - Sistema Informático del Tránsito Internacional Aduanero
SOFIA - Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas
SIVECA - Sistema Integral de Verificación de Carga
STEMP - Sistema de Transferencia Electrónica de Manifiesto Previo
SWIFT - Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication
TEMAFLU -Transmisión Electrónica del Manifiesto de carga Fluvial
UIP - Unión Industrial Paraguaya
VUCE - Ventanilla Única de Comercio Exterior
VUE - Ventanilla Única del Exportador
VUI - Ventanilla Única del Importador
XML - Extensible Markup Language



# DIAGNÓSTICO DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN MARÍTIMA-FLUVIAL Y TERRESTRE DE PARAGUAY



## 1. FALTA DE INTEGRACIÓN EN UNA VENTANILLA ÚNICA DE COMERCIO EXTERIOR

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** Realiza despacho provisorio

**Responsable:** Despachante de aduana

**Descripción:** Paraguay ha realizado grandes avances para facilitar el comercio exterior a partir de la creación de la Ventanilla Única del Importador (VUI), la Ventanilla Única del Exportador (VUE) y los continuos avances en el Sistema SOFIA. Estos portales han posibilitado realizar operaciones de forma electrónica que anteriormente requerían la presencia física para llevarse adelante. A lo largo de dos años de mapeo se han identificado numerosas oportunidades de mejora en relación a ambas plataformas, lo que debería interpretarse como una colaboración del sector privado para la modernización de los procesos. Si bien la voluntad política es fundamental para realizar los cambios necesarios, tanto institucionales como sistémicos y culturales, el aporte del sector privado aporta al análisis el punto de vista del “consumidor o cliente”. Son los diferentes actores privados los que usan estas herramientas en su día a día, es decir que son ellos los que pueden evaluar la utilidad y facilidad que estas nuevas herramientas han aportado y cómo es posible mejorarlas. Siguiendo esta línea de razonamiento y buscando la mejora continua para el aumento de la competitividad, se mencionan a continuación una serie de oportunidades de mejora identificadas por el sector privado:

- **Falta de integración de organismos:** Si bien el proceso de incorporación de agencias a la VUI ha sido gradual y se encuentra en continua ampliación, no se prevé que Aduana ingrese a esta plataforma para poder realizar el despacho dentro de la misma. Este dato, que a simple vista parece menor, lleva a que los despachantes deban acceder a dos sistemas (VUI y SOFIA) para realizar una única operación de importación, contradiciendo el concepto de unicidad de la ventanilla. Si bien desde el punto de vista sistémico Aduana ha expuesto que VUI se encuentra plenamente conectada al sistema SOFIA, siendo administrada como un módulo del mismo, el usuario debe ingresar a ambas plataformas con usuarios diferentes y registrar de forma repetida informaciones catastrales y teniendo que realizar el traslado de informaciones de un sistema al otro: por ejemplo, los números de permisos y autorizaciones obtenidos a través de VUI se informan al momento del despacho en SOFIA. Esto también afecta a otros organismos vinculados a VUI, como por ejemplo a la Marina Mercante, la cual solicita informaciones en VUI que ya están disponibles en el despacho, tales como los datos de importador, proveedor, valores, factura, etc. Existen informaciones que solo se pueden obtener dentro de SOFIA pero que, sin embargo, serán utilizadas en VUI, ya que están vinculadas a los organismos de control conectados a la ventanilla del importador. Esto sucede, por ejemplo, cuando se verifica si una partida arancelaria en la cual se clasifica un producto que se desea importar, está afectada por el control de algún organismo

específico. En estos casos, los despachantes deben buscar estas informaciones en SOFIA, para luego proceder a la solicitud de los permisos en VUI.

- **Registro repetido de informaciones:** actualmente tanto VUE como VUI son portales que conectan a los usuarios con varias agencias, sin embargo, no proveen al usuario una solución integrada. No es posible presentar las informaciones una sola vez evitando duplicaciones, errores y repetición de datos. Existen datos e informaciones que son proporcionados a cada uno de los organismos que controlan ciertos productos. Siendo que cada uno de estos organismos tiene un “formulario” separado, las informaciones son registradas por separado para cada uno. Esto se debe a la falta de estandarización y armonización de datos y documentos por parte de las agencias que intervienen en comercio exterior.
- **Utilización de ambas plataformas (VUE y VUI) en las operaciones de importación:** en el mapeo de importación fue mencionado por los operadores el uso de la plataforma VUE para realizar trámites vinculados a la importación. Esto lleva a los importadores a tener que registrarse en ambas plataformas y pagar por el uso de ambas, independientemente de realizar exclusivamente importaciones. Por citar algunos ejemplos, la plataforma VUE es utilizada para todos los trámites vinculados a la importación bajo el régimen de Materia Prima: presentación del plan de producción anual e informe bimensual. También, los importadores afectados por Licencias Previas de Importación, deben realizar su registro de firma en VUE. Ambos procesos, controlados por el MIC, entidad que operacionaliza VUE, deben ser realizados en esta plataforma por más que sean vinculados a la importación. Dejando en evidencia la interconexión de procesos y la falta de concentración en una ventanilla realmente única.
- **Impresión de documentos disponibles en los sistemas para control por parte de otras entidades:** Aquellas entidades que no participan de cierta plataforma, como por ejemplo Aduana de la VUI, solicitan la impresión de informaciones para proceder con los controles necesarios. Esto se debe a que, si bien existen usuarios que permiten ver cierto tipo de informaciones, la falta de integración del proceso en un único local lleva a realizar procesos digitales y controles manuales de documentos en papel. Esto sucede por ejemplo cuando el MIC emite el Certificado de Liberación de Materia Prima, por el cual se exime del pago de impuestos de importación a una mercadería amparada por dicho régimen, el mismo se encuentra disponible de forma electrónica en VUE. Siendo que este documento será necesario para control por parte de la Aduana, ya que no se recaudarán los impuestos de importación correspondientes a dicha mercadería, al momento de presentar los documentos relativos al despacho en Resguardo, se solicita la presentación en papel de dicho Certificado. En la reunión público-privada Aduana explicó que no es posible ver en el sistema VUE dicho documento, y por ese motivo se solicita la presentación del documento en papel. Esto deja en evidencia que la falta de integración entre los sistemas y la concentración de todos los organismos de control en un único portal, lleva a la necesidad de imprimir documentos y presentarlos en papel, siendo que los mismos están disponibles en formato electrónico.

**Propuesta de Solución:** Para solucionar los problemas citados anteriormente, se propone una solución que requiere cambios en tres niveles: procedimientos, legislación y sistemas: creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior -VUCEI. Los principios sobre los que se basó el sector privado para realizar esta propuesta fueron políticas públicas vigentes del gobierno como lo son: gestión con Cero Papel, el refuerzo de la Ventanilla Única con la participación de todas las entidades de gobierno que regulan y controlan el proceso de importación y el uso de herramientas tecnológicas facilitando el comercio, garantizando el control y posibilitando a los operadores ser más expeditivos. En este nuevo portal, todas las informaciones necesarias para realizar los controles



pertinentes tanto de los diferentes departamentos de la Aduana, así como de los otros órganos de control estarán disponibles electrónicamente en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE). Para ello, todos los órganos que intervienen en el proceso de importación, incluyendo a la Aduana, deberán estar integrados en el mismo portal. Así, esta Ventanilla será configurada como un punto de entrada único de informaciones y/o documentos para el control por parte de las autoridades. De esta forma, y siguiendo lo establecido en el Artículo 10.4 del Acuerdo de Facilitación del Comercio, en los casos en que ya se haya recibido la documentación y/o informaciones exigidas a través de la Ventanilla Única, ninguna autoridad u organismo solicitará esa misma documentación y/o información<sup>2</sup>. Las informaciones registradas serán visibles para todas las unidades de la Aduana y de los órganos de control, independientemente de su localización. A la vez, a partir del registro de los usuarios se propone que las informaciones catastrales de los mismos sean vinculadas al usuario, no siendo necesario informarlas en los diferentes formularios que deberán ser llenados a lo largo del proceso: el número de RUC, los registros disponibles, nombre comercial, etc. A los fines de brindar informaciones para las autoridades, todos los organismos estarán integrados en un único portal, es decir que los despachantes, importadores y cualquier otro actor de la cadena logística vinculado al proceso brindarán todas las informaciones una única vez y en un único sitio. Sin embargo, para los fines de control de cada una de las entidades, este portal podrá funcionar como una interfaz para el envío de informaciones a los actuales sistemas de control de cada uno de los organismos aprovechando de esta forma las herramientas disponibles.

La VUCE integrará todas las operaciones de comercio exterior, es decir importación, exportación, tránsito y otros regímenes especiales. De esta forma, los usuarios que realicen operaciones utilizando diversos regímenes, podrán registrarse una única vez, garantizando la uniformidad de las informaciones prestadas para todas las autoridades nacionales. Se propone que todas las herramientas actualmente disponibles para realizar los controles en VUI, VUE y SOFIA sean integradas a la VUCE. Esta solución busca partir de los avances ya realizados por cada una de las entidades e integrarlos a los fines de potencializar sus beneficios en favor del comercio exterior. En este sentido, las herramientas desarrolladas por cada una de las entidades que estarán vinculadas a la VUCE, por ejemplo la Carpeta Documental de la Aduana, será un recurso de la Ventanilla Única donde todos los actores podrán acceder para verificar las informaciones completas del proceso. Para que esta realidad sea posible, las disposiciones legales vigentes como por ejemplo la Resolución DNA N°704 de 2017 -donde se establece el despacho electrónico de importación- deberán ser actualizadas para establecer a VUCE como el único local para la realización de todos los trámites de comercio exterior. Dentro de los beneficios para el sector público de esta propuesta se destacan:

- Coordinación de los sistemas gubernamentales existentes y sus procesos;
- Aumento en la coordinación de las entidades gubernamentales a partir de la estandarización y armonización de datos;
- Mejora de los procesos de gestión de riesgo a partir de la recolección de datos de manera sistémica, aumentando la seguridad y eficiencia;
- Intercambio de buenas prácticas entre diferentes entidades;
- Disminución del trabajo a partir de la extinción de errores de tipeo en el traspaso de informaciones entre diferentes sistemas;
- Uso más eficiente y efectivo de recursos humanos;
- Mejora en la satisfacción del usuario;

**Involucrados:** VUI-VUE-SOFIA y Organismos de control

**NOTA:** Esta solución es uno de los pilares del presente informe, y es por ello que estaremos hablando de VUCE a lo largo del mismo en las futuras soluciones ya que las mismas están pensadas para funcionar de manera integrada. En aquellos problemas donde existan soluciones de corto y medio plazo, se especificarán en cada caso. Para todas las propuestas en las cuales la existencia de VUCE es parte de las soluciones, serán identificados los organismos involucrados en la implementación como VUI-VUE-SOFIA.

<sup>1</sup> Este nombre será utilizado a lo largo del documento de forma genérica, refiriéndose a una plataforma/portal único donde todas las entidades de gobierno que controlan los procesos de comercio exterior se encuentren integradas.

<sup>2</sup> <https://www.tfacility.org/es/articulo-10>



## 2. INFORMACIÓN DE DATOS DE FORMA REPETIDA Y FALTA DE ESTANDARIZACIÓN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Proceso General

**Responsable:** Importador

**Descripción:** Si bien VUI es la forma de solicitar los permisos y autorizaciones de importación, la manera de realizarlo no es de una única vez ni coordinadamente en los casos en que existe la intervención de varios organismos de control. Por citar un ejemplo, en el caso de ciertos productos químicos el despachante debe solicitar en primer lugar la autorización a la DINAVISA, institución que controla las informaciones cualitativas y cuantitativas de los productos. Para ello, se debe llenar un formulario específico para este organismo y se debe adjuntar la factura que debe tener el nombre técnico del producto y el CAS (Chemical Abstracts Service, el cual es el número de identificación de los productos químicos universal), ficha técnica y ficha de seguridad. Una vez que se obtiene esta autorización se puede proseguir a solicitar la autorización del MIC, el cual posee otro formulario donde existen informaciones repetidas a las ya informadas para la DINAVISA, pero con diferentes informaciones solicitadas con relación al producto. En este caso se solicita el nombre comercial traducido al español y la partida arancelaria. Esto muestra que existe una falta de aprovechamiento de las informaciones lo que contradice uno de los principios fundamentales de las Ventanillas Únicas establecido en el Acuerdo de Facilitación del Comercio, el cual dice que se deberán cargar los datos una única vez para que todos los organismos conectados puedan ver las informaciones.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de facilitar el cumplimiento de las formalidades vinculadas a la importación, utilizando los recursos institucionales disponibles, se propone llevar la discusión sobre el aprovechamiento de informaciones y registro único de datos al Comité de Facilitación de Comercio. Este Comité, que cuenta con la participación de todos los organismos que intervienen en el comercio exterior paraguayo, es el local donde DINAVISA y MIC podrían llegar a un acuerdo sobre los datos necesarios para realizar sus controles y simplificar de esta forma en un único formulario todas las informaciones pertinentes. Esta solución es complementar a las medidas que están siendo desarrolladas por Aduana en la VUI y que fueron expuestas en la reunión conjunta. Los formularios que se completan en VUI y son iguales para todas las instituciones se podrán interrelacionar en base a una integración de los diversos órganos de control que hará posible inferir una única vez aquellos datos que se repiten para diversos órganos de control y, en función del órgano de control que intervenga se abrirán los campos específicos necesarios exigidos por dicho órgano. Con el uso de tecnología de la información y con la colaboración de las diferentes entidades en la determinación de criterios, el sistema podrá de manera inteligente discriminar solamente al tipo de informaciones y datos que se vinculan a su función y que son relevantes para sus controles. Si bien el ejemplo utilizado vincula solamente a la DINAVISA y MIC, esta propuesta puede ampliarse a todos los organismos de control para facilitar el comercio como un todo. De esta forma, se propone que, en la VUCE, los formularios para la solicitud de licencias y autorizaciones tengan campos compartidos por todas las entidades y que, dependiendo del producto y análisis específico del organismo que controla dicha mercadería, se agreguen campos especiales. Esta propuesta contribuye con la aplicación los Artículos 10.1 y 10.4 del Acuerdo de Facilitación del Comercio, que se refieren a Formalidades y Requisitos de Documentación y Ventanillas Únicas respectivamente:

**Artículo 10.1:** Los Miembros deberán examinar periódicamente sus formalidades y requisitos de documentación con miras a simplificarlos o reducirlos.

**Artículo 10.4:** En los casos en que ya se haya recibido la documentación y/o informaciones exigidas a través de la ventanilla única, ninguna autoridad u organismo participante solicitará esa misma documentación y/o información,

salvo en circunstancias de urgencia y otras excepciones limitadas que se pongan en conocimiento público.

**Involucrados:** Organismos de control, VUI-VUE-SOFIA



### 3. DEFICIENCIA EN LA COMUNICACIÓN DE CAMBIOS

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** La falta de anticipación con la que se comunican los cambios impulsados por el gobierno que afectan a la forma de llevar adelante las operaciones, ocasiona numerosos inconvenientes, tanto para los importadores como sus prestadores de servicio, que deben adaptar sus procesos internos. A la vez, para las autoridades que implementan dichos cambios también es perjudicial ya que por más que los mismos, a medio plazo traigan beneficios, en el corto plazo demandan la necesidad de atención a la comunidad importadora con relación a dudas que surgen y necesidad de controlar y corregir errores involuntarios en los nuevos sistemas y procesos. Este es el caso de SIVECA -Sistema Integral de Verificación de Cargas- el cual es un sistema informático para el suministro de información online China-Paraguay. Este sistema surgió como necesidad de controlar a la subvaloración de productos importados de China y lo que busca es que la Aduana tenga informaciones anticipadas que permitan realizar una gestión del riesgo. Si bien dicho sistema es útil, la falta de conocimiento sobre cómo utilizarlo tanto por parte de los operadores nacionales como de los proveedores chinos, ha generado complicaciones imposibilitando su uso. Hasta el momento de elaboración del presente documento (octubre 2019), las operaciones se están realizando sin utilizar el sistema, el cual requirió una inversión que no está pudiendo ser aprovechada. De la misma forma sucedió en la implementación de TEMAFLU, para la cual fueron contactadas las principales asociaciones empresariales vinculadas al transporte marítimo, pero no se les hizo participar a los agentes de carga. El desconocimiento general del sistema, tanto de algunos actores privados como dentro de la misma Aduana, generó en el comienzo grandes inconvenientes en la implementación y utilización de esta herramienta.



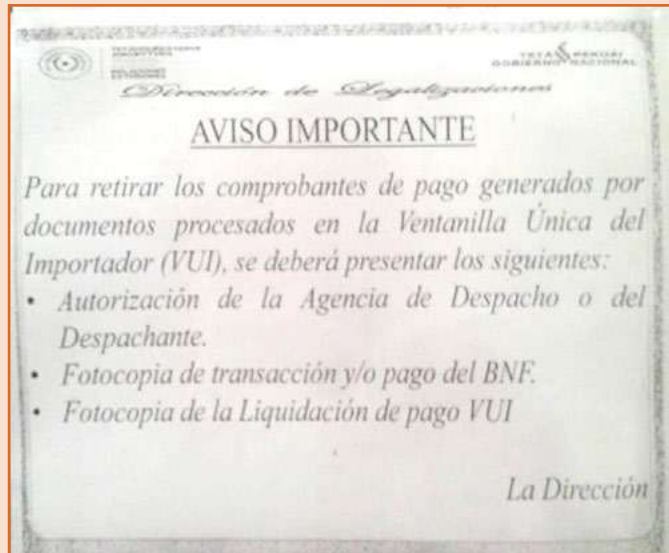
### 4. COMUNICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y terrestre

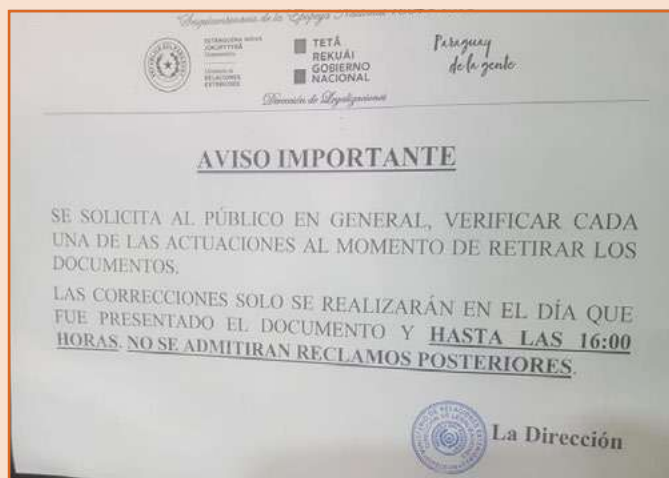
**Actividad:** General

**Responsable:** Otros organismos de control

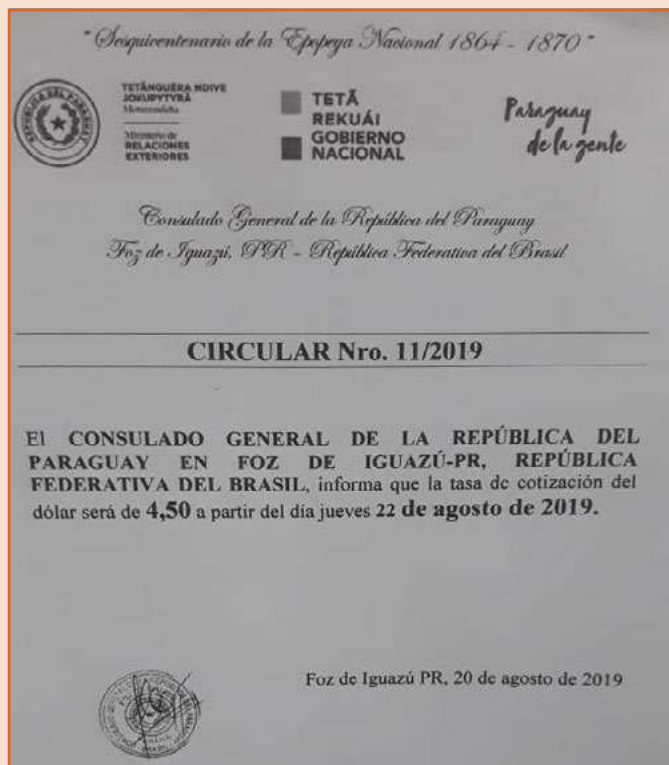
**Descripción:** Debido a la coexistencia de procesos digitales y procesos burocráticos en papel, en el día a día quienes realizan operaciones de comercio exterior deben dirigirse a la sede de los organismos de control para retirar comprobantes, actuaciones, realizar pagos, etc. Las inversiones en tecnología para digitalizar procedimientos, cuando no son acompañadas de un cambio en la cultura organizacional resultan en una simple digitalización de burocracias y no una modernización de los procedimientos. Esta realidad, sumada al establecimiento de procedimientos internos de cada organismo y publicados en las oficinas en papel dificulta aún más la ejecución eficiente de los procesos. El conocimiento de las reglas tan solo a través de la lectura de carteles, sin existir la posibilidad de conocer los mismos de antemano impide la planificación. A la vez cada uno de estos procedimientos, implican un doble trabajo como se puede ver en las fotos a continuación:



En la foto a la izquierda, en el MRE se establece que para retirar comprobantes de pagos generados de manera digital es necesario presentar tres documentos en papel. Ante esta situación, los despachantes optan por realizar el trámite directamente en la sede del MRE para poder concluir el procedimiento en un único momento, sin necesidad de documentación extra, ya que la digitalización del proceso no trae beneficios para ellos.



En el caso de que la empresa haya sido actuada, es necesario retirar los documentos en papel y verificar los mismos manualmente en ese momento para identificar posibles errores. Los mismos requieren la nueva emisión de dicho documento, con los consecuentes tiempos de espera.



El pago de la visación consular es realizado en dólares estadounidenses en los Consulados de Paraguay. El valor al cual se toma dicha moneda extranjera es definido por el Consulado en cuestión y comunicada a los responsables de realizar el proceso de visación consular, mediante circulares colocadas en las oficinas de dichos Consulados. La imposibilidad de conocer este valor con antelación a la llegada a la oficina, y la necesidad de realizar conversiones cada vez que es necesario realizar dicho pago, impide tener una previsibilidad de los costos de la operación, y no es posible realizar una liquidación previa.



Los días y horarios de atención ante feriados en los países donde el Consulado se encuentra, son informados mediante circulares pegadas en las oficinas. Esto quiere decir que, en días laborales en Paraguay puede no ser posible realizar procesos ante las autoridades nacionales localizadas en el extranjero. Las personas responsables por llevar los documentos para realizar las visaciones consulares, solo tienen esta información consultando personalmente o en el local mediante la lectura de la Circular correspondiente.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 3 y 4:** Con el objetivo de mejorar el acceso a la información y brindarle al sector privado la oportunidad de formular observaciones antes de la entrega en vigor de leyes, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2 del Acuerdo de Facilitación del Comercio, se propone el establecimiento de un plazo de 30 días para comunicar al sector privado cualquier modificación legislativa, sistémica o procedimental que tenga impacto en los procesos de comercio exterior. Se sugiere que se publique una normativa/decreto que establezca dicho plazo para que Aduana, como organismo de implementación, pueda comunicar los cambios propios, así como de otros organismos. En los casos en que existan partidas arancelarias que serán afectadas por las nuevas disposiciones, al momento de realizar el despacho provisorio se genere una alerta para los importadores, contemplando los días que quedan vigentes hasta que deba cumplir una nueva disposición. Este tipo de avisos, permitirá a la comunidad de comercio exterior realizar la búsqueda de información correspondiente para conocer la nueva disposición y cómo cumplirla.

Complementariamente, se propone que sea VUCE el local de difusión de estos cambios, así como de todos los procedimientos internos de los organismos vinculados a ella. Siendo la plataforma donde se encontrarán todos los organismos de control el portal mediante el cual se podrán realizar todas las formalidades que requiere la importación, y todos los eslabones de la cadena logística tendrán usuarios para realizar sus funciones, su alcance para la comunidad de comercio exterior es inigualable. Todos los actores vinculados a VUCE, deberán recibir una alerta desde el momento en que se publica una nueva disposición anticipándolos de los cambios, el local donde buscar informaciones complementarias y el plazo hasta su efectiva implementación. Estos avisos automáticos facilitarán la difusión masiva de las informaciones. De esta forma, los procedimientos serán transparentes y se podrán identificar con mayor claridad aquellos que necesitan ser revisados para el aprovechamiento integral de la herramienta. La comunicación de horarios de atención de Consulados, así como otras informaciones vinculadas a la presentación de servicios vinculados al comercio exterior, también deberán ser informadas mediante esta plataforma. La concentración de todas las informaciones vinculadas al comercio exterior en un único local es uno de los principios de la facilitación del comercio.

**Involucrados:** VUI-VUE-SOFIA, Aduana, Organismos de Control





## 5. DUPLICACIÓN DE PRESENTACIÓN DE INFORMACIONES, EN PAPEL Y SISTEMA

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Solicita intervención a ANNP y Aduana presentando documentos

**Responsable:** Transportista fluvial

**Descripción:** En el proceso de importación marítima de Paraguay, luego de que la carga llega en el puerto de trasbordo, se realiza el trasbordo fluvial para continuar hasta algún puerto nacional. Esto lleva a que estas operaciones tengan un conocimiento de embarque marítimo y uno fluvial. La línea marítima da la instrucción de embarque para que el transportista fluvial pueda realizar el conocimiento de embarque fluvial. Para que este documento pueda ser utilizado en el proceso de importación en Paraguay es necesario que el mismo sea visado por el Consulado paraguayo e intervenido por las delegaciones de la ANNP y Aduana en el puerto de trasbordo. Esto permite que se pueda proceder posteriormente con el canje de documentos y los procesos subsecuentes de nacionalización de la mercadería. El agente fluvial debe llevar personalmente el Manifiesto de Carga y el Conocimiento de Embarque fluvial al Consulado en el país de trasbordo para la visación. Este procedimiento, por el cual se sellan los documentos y se coloca una hoja de seguridad con los datos del documento intervenido (emitida por el sistema de MRE), puede demorar un día hábil o dos. Solo después de la consularización se puede continuar con la presentación, nuevamente en papel, de los documentos a ANNP para su intervención. Para que ANNP realice su intervención, es necesario presentar el Conocimiento de Embarque Fluvial, Conocimiento de Embarque Marítimo, Manifiesto de Carga fluvial en papel en la oficina que tiene en el puerto de trasbordo y esperar recibir el Conocimiento de Embarque fluvial y Manifiesto de Carga fluvial nuevamente con firma y sello. Este procedimiento por su parte también tiene su tiempo de ejecución de 1 a 2 días, ya que es manual y depende de la disponibilidad del funcionario de ANNP. Ambos organismos tienen su horario de atención tan solo hasta las 13:00 horas, teniendo que presentar y retirar los documentos en estos horarios. Con todos los documentos en papel sellados, se da inicio al proceso digital, escaneando los documentos y realizando la declaración en el TEMAFLU (Módulo del Sistema SOFIA). Esto quiere decir que la falta de integración de los intervinientes en el proceso al Sistema TEMAFLU lleva a que la mayor parte de los trámites sean en papel, presencial y demorados. Desde la perspectiva del sector privado, la falta de integración entre las autoridades y el intercambio de datos, lleva a que las mismas informaciones que deben ser analizadas por tres entidades diferentes, demandan procesos separados, consecutivos (es decir no se pueden realizar de manera conjunta para ahorrar tiempo) y llevan a la presentación repetida de la información.



## 6. DEMORA EN LA ACTUALIZACIÓN DE LA INTERVENCIÓN EN EL SISTEMA

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Interviene

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** Para poder realizar el canje documental, es decir del BL Marítimo al BL Fluvial, es necesario que todos los documentos lleguen a Paraguay con las intervenciones del consulado y la ANNP. La llegada de los documentos físicos visados por el Consulado en el país de trasbordo e intervenidos por ANNP es un requisito indispensable para dar continuidad al proceso. Sin embargo, también es necesario que el sistema de Aduana (TEMAFLU) se encuentre actualizado con la intervención de la Delegación de Aduana. La coexistencia de procesos manuales y digitales obliga a los operadores a tener que realizar

un acompañamiento de ambos, ya que en el caso de que el sistema no se actualice con la última intervención, no se puede oficializar el despacho, dejando mercadería parada en el puerto y corriendo los días para el pago de demurrage (demora). La falta de actualización del sistema ocurre cuando la delegación de Aduana en Buenos Aires o Montevideo recibe la información para control y no interviene, o lo hace, pero no informa los documentos rechazados y/o no intervenidos en el sistema. En estos casos, se debe entrar en contacto con la delegación para descubrir los motivos y soluciones.



## 7. DEMORAS EN LA LLEGADA DEL BL INTERVENIDO EN PARAGUAY

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Envía el BL fluvial y manifiesto de carga a Paraguay en papel (interempresa)

**Responsable:** Transportista fluvial

**Descripción:** Para realizar el canje de documentos es necesario tener los documentos físicos en Paraguay. Siendo que, desde la llegada de la mercadería en el puerto de trasbordo, los procesos documentales y la logística de la carga siguen caminos separados, puede ocurrir que la carga llegue a destino sin los documentos que permiten proceder con el despacho de importación. Estas demoras suelen ocurrir por dos motivos: el transportista fluvial no es diligente o las delegaciones (Consulados, ANNP y Aduana) tienen procesos demorados. Si bien en ambos casos la operación se ve momentáneamente paralizada, el importador no tiene posibilidad de conocer esta situación y tomar las acciones necesarias para mejorar su proceso. En el caso que su prestador de servicios, en este caso el transportista fluvial, no sea diligente, la falta de un sistema donde todos los intervinientes en el proceso pueden acceder y donde queden registrados los diferentes momentos por los que pasa la mercadería hasta llegar a sus manos, impide que el importador pueda evaluar el desempeño y realizar los reclamos y cambios necesarios. Por otra parte, cuando existen feriados en el país de trasbordo, los funcionarios paraguayos localizados en el país de trasbordo no trabajan y, debido a que sus procesos son manuales y locales, es imposible dar continuidad al proceso, ya que no existen guardias mínimas que permitan acompañar las operaciones de comercio exterior. La demora en la llegada del BL fluvial impacta en sobrecostos portuarios, estadías y disponibilidad de la mercadería. Poniendo como ejemplo una mercadería que está siendo transportada en un contenedor refrigerado, el mismo suele tener un plazo de 5 días para vaciarse. Sin embargo, dicho proceso no puede comenzar hasta que no se dispongan de los documentos necesarios. El impacto de esta demora termina perjudicando al importador, encareciendo su operación.



## 8. NECESIDAD DE PRESENTAR COPIA DEL DESPACHO FINIQUITADO PARA PAGAR TASAS PORTUARIAS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Pago de Servicios a la Terminal

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Una vez que no existen más pendientes administrativos y/o aduaneros, es necesario pagar los servicios a la terminal para poder proceder con el transporte nacional. Como las terminales no tienen acceso al Sistema Informático SOFIA, para poder acceder al despacho, liquidar los servicios y liberar el transporte, solicitan la presentación de una copia del despacho finiquitado en papel para poder obtener el valor CIF de la mercadería y todos los detalles del contenedor para saber si hubo servicios adicionales. De esta forma, se garantizan también que ninguna carga saldrá de la terminal con un despacho sin finiquitar. Esta situación deja en evidencia un control basado en documentos en papel debido a la falta de acceso a informaciones relevantes disponibles en los sistemas de control de las autoridades por parte de las Terminales.





## 9. ALTOS COSTOS OPERATIVOS PARA CORREGIR EL PESO ANTE ADUANA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Realiza cierre de ingreso a depósito

**Responsable:** Operador portuario/depositario

**Descripción:** Cuando las mercaderías ingresan a un puerto de destino final, las mismas deben ser pesadas para realizar el cierre de ingreso a depósito, para luego pasar a los demás procedimientos aduaneros. Cuando el peso en báscula tiene una variación, sea a más o menos del 4 % con relación al peso declarado en el Manifiesto de Carga, se debe proceder con la corrección del mismo, de acuerdo con el Artículo 84 del Código Aduanero. El procedimiento establecido para esta corrección indica que el agente de transporte debe realizar una nota de corrección consularizada en origen. Para realizar dicha nota, es necesario contar con el documento original del MIC-DTA, el cual debe ser enviado nuevamente a origen y luego de que es emitida la nota, aguardar los tiempos del Consulado para la realización de la visación consular, llegando en promedio a demorar 10 días y con un costo aproximado del servicio total de 500 dólares. La imposibilidad de continuar con el proceso, lleva a que el medio de transporte quede parado en el puerto, incrementando también los costos logísticos del proceso. Ante esta situación, son ofrecidos acuerdos fuera de la ley que permiten agilizar los tiempos. El monto de dicho acuerdo es transferido al importador, el cual no tiene ningún control sobre el proceso, ya que no tiene acceso al peso de báscula ni puede verificar esta diferencia.



## 10. NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN DE ADUANA PARA CIERRE DE INGRESO A DEPÓSITO

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Realiza cierre de ingreso a depósito

**Responsable:** Operador portuario

**Descripción:** El cierre de ingreso a depósito es una actividad que debe realizar el operador portuario cuando las mercaderías importadas llegan al país e ingresan en el depósito. Si bien la responsabilidad es del operador portuario, en la práctica la Aduana (Resguardo) interviene en esta actividad. De esta forma, una vez que el buque arriba en el puerto y el contenedor pasa por la báscula, se genera una planilla que el puerto debe presentar a Aduana y esta establece cuáles son las mercaderías con las que se puede realizar el cierre. Esta situación, normalmente se encuentra vinculada a divergencias de más/menos 4 % del peso con relación a lo declarado en el Manifiesto. Siendo que el cierre de ingreso a depósito es necesario para proceder con el despacho de importación, estas demoras impactan en los tiempos del proceso y en la disponibilidad de la mercadería. Cuando suceden estas situaciones, los importadores a través de sus despachantes aduaneros, demandan del puerto mayor agilidad en el desempeño de sus funciones, por más que éstos no puedan ejercer de forma autónoma las mismas. Esta falta de transparencia sobre la determinación de responsabilidades y autonomía en la ejecución de los procesos, impide al importador realizar una evaluación adecuada de sus prestadores de servicios y a la vez perjudica la imagen de los puertos con relación a sus clientes.



## 11. CONTROL DEL PESO MEDIANTE DOCUMENTO EN PAPEL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Pesa y realiza informe de báscula

**Responsable:** operador portuario/depositario

**Descripción:** Al momento de pesar el camión en el puerto de destino final, se emite un ticket de báscula el cual debe adicionarse al MIC-DTA para presentarse ante Resguardo junto con los demás documentos. Siendo que los puertos privados no disponen de acceso a ningún sistema oficial donde pueda ser declarada esta información, al momento de realizar el pesaje, envían mediante e-mail a Aduana la información del peso de la carga. De esta forma, a pesar de que dicha información ya se encuentra en poder de la Aduana, se sigue solicitando la presentación del ticket. Esto deja en evidencia la falta de un sistema que permita el registro de las informaciones de la carga por parte de los actores del sector privado que intervienen en el proceso, así como la integración de las autoridades responsables por el control de dichas informaciones; lo que lleva a mantener prácticas de presentación de informaciones en papel.



## 12. POSICIÓN DEL CAMIÓN INFORMADA MEDIANTE CONTACTO INFORMAL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Solicita el puerto la posición del camión

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Las cargas que -de acuerdo con el sistema de gestión de riesgo de la Aduana- fueron seleccionadas en el canal rojo, deben ser inspeccionadas por una vista de Aduana para poder ser liberadas. Para proceder con la inspección, el despachante debe informar personalmente la posición del camión a la vista seleccionada en el sistema. Esta información no se encuentra registrada en ningún sistema donde participe el puerto, el despachante ni la Aduana. Frente a esta situación, la información se brinda a partir de un contacto informal, sea telefónico o presencial y se combinan los horarios de inspección. Dependiendo de la trayectoria de los despachantes y el conocimiento personal de funcionarios, esta actividad puede ser extremadamente simple y ágil o muy demorada. Los procesos informales adicionan discrecionalidad en el proceso.

### Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12:

Se propone la creación de un Módulo de Carga dentro de VUCE con el objetivo de que todas las informaciones de carga, tránsito y transporte sean registradas en un único local y que este alimente todos los sistemas de control. Este Módulo de Carga integrará todas las herramientas hoy existentes de diferentes organismos, como son las de Aduana (TEMAFLU-STEMP-SGD). Esta propuesta busca la concentración de todas las informaciones en un único lugar, donde todo lo referido a la carga y el tránsito de la misma estén centralizadas y todos los actores y autoridades puedan brindar las informaciones necesarias y realizar los controles pertinentes de forma electrónica, prescindiendo del uso de documentos en papel. Este Módulo deberá ser un componente de la VUCE y se accederá con el mismo usuario y contraseña. Todas las informaciones registradas en este Módulo estarán vinculadas a una operación de Importación/Exportación. Para ello, los operadores del sector privado que hoy no disponen de usuario en VUI-VUE, (como lo son los operadores portuarios, los agentes de transporte, agentes de carga, etc.) deberán estar habilitados para crear su usuario y el sistema les permitirá acceder solamente al tipo de informaciones y datos que se vinculan a su función y que son relevantes para sus controles. Lo mismo deberá ocurrir con los órganos de gobierno que realizan controles en el tránsito internacional de mercaderías y en los documentos necesarios para realizarlo, como es el caso de DINATRA, Aduana, MRE y ANNP, para los cuales no será más necesario presentar los documentos en papel. Al igual que sucede actualmente con el despachante aduanero como prestador de servicios para el importador, los demás prestadores de servicios estarán vinculados a una operación específica en VUCE mediante el uso del *token*, pudiendo ser realizada una evaluación eficiente de prestadores de servicios y hacer el seguimiento del estatus del proceso, teniendo en un único local todas las informaciones sobre cuáles organismos intervinieron. A su vez, este Módulo de Carga integrará todas las informaciones vinculadas a la carga y su transporte, posibilitando por ejemplo que las terminales portuarias puedan facturar sus servicios sin

necesidad de solicitar informaciones extras ni documentos en papel. VUCE incorporará en su sistema el envío de alertas automáticas para todos los involucrados en la operación, una vez que las solicitudes han sido atendidas por las autoridades, así como también cuando son realizadas observaciones sobre los pedidos. Utilizando los correos electrónicos de los usuarios, se enviará un mail cada vez que sean actualizados los estados de las solicitudes. De la misma forma, los organismos de gobierno recibirán un aviso automático cada vez que es solicitado un servicio. Esta función permitirá hacer un uso más eficiente de los tiempos.

- En relación al ticket de báscula, se propone que el cierre de ingreso a depósito sea realizado por el puerto en el Módulo de Carga y, en los casos de diferencia de peso, será informado a la Aduana y al importador/despachante. El software de las básculas donde se pesan los camiones deberá estar conectado al Módulo de Carga y la transferencia automática de estas informaciones.
- Se propone un cambio en el procedimiento realizado para realizar el control de ingreso de mercaderías en los puertos cuando las mismas presenten un variación superior o inferior al 4 % en relación a lo declarado en el manifiesto. Siendo que la información de báscula será informada de forma automática dentro del Módulo de Carga de VUCE, el cierre se realizará con el peso de la llegada, quedando de esta forma este dato disponible para todos los intervinientes y aumentando la transparencia en el proceso. Ante la superación de la tolerancia de variación de peso, el agente de transporte podrá solicitar rectificar en el Módulo de Carga de VUCE el peso, generando un histórico de esta modificación que podrá ser utilizado por la Aduana para su gestión de riesgo, así como para el importador con el fin de accionar a su seguro. Esta propuesta trae transparencia al proceso, permitiendo una clara identificación de los actores responsables por ejecutar cada una de las actividades dentro del proceso.
- En relación al modal terrestre, cuando los camiones estén estacionados en el puerto, este informará a través del módulo el local en el cual deben aguardar para la inspección, sea de los organismos de control o de Aduana. Esta información estará disponible tanto para los transportistas, despachantes como para las autoridades responsables por realizar las inspecciones.
- Para el transporte marítimo/fluvial, con la integración de la herramienta TEMAFLU será posible transferir el manifiesto e informar todos los datos del conocimiento de embarque. Los transportistas estarán integrados dentro de este Módulo, de esta forma podrán tener acceso a la información del estado del proceso, pudiendo transmitir la información del manifiesto de carga para que los diferentes organismos intervinientes puedan realizar sus controles. Esta herramienta posibilitará así la rastreabilidad del proceso por parte de cada uno de los actores involucrados en el proceso de importación. Al realizar el manifiesto, el sistema genera una orden de trabajo a Aduana y ANNP, lo que va a agilizar el proceso. Se propone que ambas entidades tengan 48 horas para realizar la intervención y -al hacerla en forma electrónica- los dos organismos podrán realizar sus análisis concomitantemente. El análisis de los documentos digitales y la intervención electrónica permitirán al importador y su despachante tener los documentos antes del arribo de la mercadería en Paraguay, pudiendo en un futuro realizar un despacho anticipado.

Siendo que algunos de los cambios propuestos demandarán un tiempo para ser realizados, fue pensado un escenario superador de la situación actual, en conjunto con el sector público. Las siguientes sugerencias fueron pensadas para un corto plazo:

Solución a corto plazo:

1. Posibilitar que la ANNP tenga acceso a TEMAFLU para análisis de los conocimientos de embarque y manifiestos de carga, eliminando la necesidad de presentar documentos en papel;
2. Habilitación de usuarios a las terminales públicas y privadas para ver el estado de despacho en el Sistema Informático SOFIA y que de esa forma se elimine la necesidad de presentar el despacho en papel.

**Involucrados:** VUI-VUE-SOFIA, Aduana, Organismos de control, Despachantes, MRE, ANNP, Representantes del Sector Privado de todos los eslabones de la cadena logística



## 13. COSTOS EXTRAS POR PROCESOS DIGITALES DE PAGO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita licencia previa de importación post embarque

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** El camino hacia la digitalización de procesos por parte de diferentes organismos de gobierno de Paraguay ha facilitado el trabajo diario de quien opera en comercio exterior, disminuyendo tiempos, pero en muchos casos aumentando los costos. Si bien cada una de las entidades que controlan y regulan el comercio exterior tiene su presupuesto, todos los operadores del sector privado pagan sus impuestos y se encuentran habilitados para realizar sus operaciones, además de existir una política de Estado de llegar a un Gobierno Digital, el costo de la digitalización termina siendo asumido por los usuarios del sector privado. En la página web del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicación referida al Gobierno Digital<sup>3</sup> se explica de forma detallada, tomando como base un trámite que todo paraguayo debe realizar (renovación de la Cédula de Identidad) cómo los trámites digitales implican un ahorro de tiempo y recursos para el gobierno y los ciudadanos, afirmando que *“la eficiencia del Estado debe permitir disminuir costos, haciendo innecesario el cobro por los trámites y servicios en línea que sean 100 % digitalizados (automatizados)”*.

En lo que refiere específicamente al comercio exterior, para el pago de tasas para los organismos que controlan ciertos productos como INAN, DINAVISA, MIC, SENACSA, SENAVE, cada entidad ha realizado acuerdos con uno o varios bancos para posibilitar el pago de los servicios, siendo posible realizarlo presencialmente o por medio electrónico, pero siempre incurriendo en costos. Tomando como ejemplo el caso de INAN específicamente, una vez aprobada la autorización previa de importación se debe realizar el pago y este puede ser realizado: de forma presencial en el Banco Nacional de Fomento, pagando una comisión de 5.500 guaraníes más IVA; de forma digital utilizando la Red Bancaria del Centro de Despachantes de Aduanas del Paraguay (CDAP), el cual cobra una comisión de 10.000 guaraníes por operación o por Red Bancaria (homebanking) 2.750 guaraníes, solo si el despachante posee cuenta en el mismo banco que la institución ha habilitado para recibir el pago. De esta forma, se deja en evidencia que el costo de la digitalización está siendo asumido por los usuarios, no concordando con el principio del Gobierno Digital de ser eficientes en la atención al ciudadano, por medio del ahorro de tiempo y dinero, tanto del Estado como de las personas. Solo a modo de ejemplo, podríamos citar el caso de una empresa importadora que realiza 1.000 operaciones de importación por año con intervención por parte de diversos organismos de control. Siendo que cada una de estas entidades puede tener habilitados diferentes bancos, la solución para agilizar los pagos de las tasas podría ser el uso del sistema del CDAP. Sin embargo, a nivel de costos, esto implicaría un sobrecosto de 10.000.000 de guaraníes o 1.650 dólares tan solo pagando la comisión. Lo mismo sucede, por ejemplo, con el pago por los controles realizados por ANNP, los cuales desde que estos son electrónicos, ha aumentado el costo para los usuarios, tanto por el pago al CDAP que presta el servicio de transferencia como por el pago a la empresa que desarrolló la herramienta: SIF América. Este tipo de situaciones se repiten en las más diversas instituciones y actividades desarrolladas a lo largo del proceso de importación.



## 14. ESCASEZ DE BANCOS HABILITADOS PARA REALIZAR PAGOS ELECTRÓNICOS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Paga liquidación

**Responsable:** Despachante de aduanas

**Descripción:** Para realizar el pago a los organismos de control responsables por la emisión de las licencias y autorizaciones de importación existen numerosas restricciones relacionadas a la falta de bancos habilitados y modalidades de pago. Cada uno de los organismos de control que intervienen en el proceso de importación ha habilitado uno o varios bancos para poder cobrar dicho servicio. No es permitido realizar pagos desde diferentes bancos por parte de los usuarios, sin tener que recurrir a servicios extras como por ejemplo la Red Bancaria del CDAP con sus consecuentes costos. De esta forma, los despachantes aduaneros deben tener una cuenta en dicho banco, cumpliendo los requisitos específicos de dicha entidad (por ejemplo, tener un capital mínimo disponible inmovilizado), para poder realizar pagos por homebanking, de lo contrario, es necesario realizar el pago de forma presencial, respetando nuevamente los horarios de cada entidad. Siendo que los pagos presenciales solo pueden ser realizados en efectivo, esto demanda la presencia física del despachante o un auxiliar, que lleve el valor correspondiente con los peligros derivados de movilizarse con sumas elevadas de dinero, realice las filas correspondientes y espere la emisión de los comprobantes.



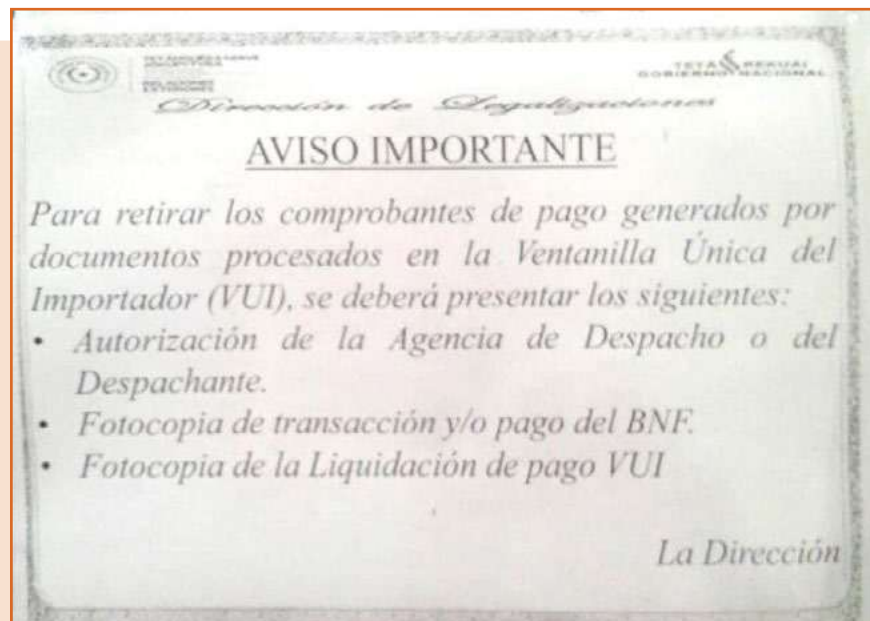
## 15. COMPROBANTES DE PAGO EN PAPEL EN MRE

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Paga liquidación

**Responsable:** Despachante de aduanas

**Descripción:** Los importadores solicitan a sus despachantes los comprobantes de los pagos efectuados por la Red Bancaria del CDAP o por homebanking en papel. Esta demanda deviene de los controles contables y administrativos que la empresa debe realizar y de las auditorías a las cuales está sujeta la empresa por un plazo de 5 años, cumpliendo con la Ley 1034/83 conocida como Ley del Comerciante. Para retirar los comprobantes, los despachantes deben dirigirse a los diferentes organismos de control que tienen intervención en el proceso y solicitar el mismo, lo cual demanda tiempo, ya que en la mayoría de las veces se enfrentan grandes filas y dichos comprobantes no están disponibles, teniendo que buscarse la información e imprimirse. Tomando como ejemplo el caso del Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), durante la elaboración del presente informe, fue dispuesto en su sede un comunicado en formato papel donde se establece el procedimiento para el retiro de comprobantes<sup>4</sup>:



Este tipo de procedimientos deja en evidencia la falta de modernización de los procesos y de adopción de la lógica del gobierno digital. La utilización de la plataforma VUI para

que los pagos sean digitales, no se condice con la realidad digital si la conclusión de dicho trámite es realizada presencialmente, teniendo que presentar tres documentos en papel para retirar un comprobante de pago. Ante esta situación y con la necesidad de cumplir con los plazos de las operaciones, los despachantes optan por realizar el proceso completo de forma presencial evitando doble trabajo. Esto demuestra una ineficiencia y la falta de aprovechamiento de las herramientas existentes, por no representar una verdadera solución al uso de documentos en papel.

## 16. INTN SOLO ADMITE PAGO EN EFECTIVO

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** Solicita autorización previa de importación

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** INTN es una de las entidades que participa del control de importaciones de ciertos productos y que tiene hasta el día de la fecha todos sus procedimientos de solicitud de autorizaciones previas en papel y pago en efectivo. Esto demanda el traslado del despachante de aduana con los documentos requeridos por el organismo hasta la oficina central en Asunción, junto con cuantías significativas de dinero en efectivo para el pago de los Informes Técnicos. Esta gestión basada en papel es contraria a la política del Gobierno Digital, además de poner en riesgo la integridad física de las personas que deben realizar los trámites ante INTN transportando dinero.

## 17. NECESIDAD DE RETIRAR LOS COMPROBANTES DE PAGO EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Paga liquidación

**Responsable:** Despachante de aduana

**Descripción:** Las autorizaciones previas de importación de algunos organismos de control pueden ser pagadas de forma electrónica, como por ejemplo SENAVE, INAN, DINAVISA, INFONA sin embargo el comprobante emitido electrónicamente no tiene validez al momento de los controles contables realizado por parte de la SET a la empresa importadora (Ley 125/91 y Ley 2421/04). De esta forma, la mayoría de las empresas importadoras exigen a sus despachantes que posterior al pago electrónico de la autorización, el comprobante sea impreso y llevado a la sede del organismo para que este emita el recibo/factura oficial. Esta actividad, puede ser realizada por la empresa importadora también. Esta situación deja en evidencia que los avances para los pagos electrónicos, si no están acompañados de una revisión de los procesos de control, continúan imponiendo la necesidad de realizar gestiones presenciales y demandando servicios a las entidades de emitir documentos en papel para controles posteriores, con sus consecuentes costos.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 13, 14, 15, 16 y 17:** Para solucionar los problemas descritos se propone la creación de una Plataforma de Facturación y Pagos dentro de VUCE que arroje transparencia, trazabilidad, eficiencia y control digital de todos los procedimientos realizados a lo largo del proceso de importación. Para que esto sea posible, será necesario:

- 1) Crear una amplia red de cobranza de bancos vinculados a la VUCE y de todos los organismos vinculados a ella, para que de esta forma sea posible efectuar los pagos desde todos los bancos que operan en Paraguay. De esta forma, no será necesario que los despachantes aduaneros tengan necesariamente que abrir cuentas en bancos determinados y tener inmovilizado un capital determinado, además de facilitar el control de los recursos, las transferencias y pagos;



- 2) Generación de facturas en VUCE por los servicios prestados por los organismos vinculados a VUCE. Estas facturas, se generarán automáticamente una vez solicitado el servicio y será posible pagarlas en los bancos asociados a VUCE. Esta solución trae transparencia al proceso, ya que tanto el importador como el despachante aduanero y cualquier otro prestador de servicio dentro del proceso, podrán tener acceso a la información dentro de la plataforma;
- 3) Posibilitar la generación de comprobantes de pago por medio de VUCE a los que la Aduana y SET podrán acceder para el control de pendientes al momento de oficializar el despacho, así como otros organismos de control para emitir sus correspondientes certificados, análisis, etc. También los despachantes e importadores, podrán descargar estos comprobantes para sus controles posteriores. De esta forma, no será necesario la presentación de ningún tipo de comprobante en formato papel para la Aduana y esta podrá ver a través del número de despacho, los pendientes y/o cumplimientos realizados.
- 4) Realizar junto al Ministerio de Hacienda el procedimiento correspondiente para que todos los organismos de gobierno, así como entidades del sector privado que prestan servicios en el proceso de importación (laboratorios, certificadoras, etc.) sean entidades autoimpresoras. De esta forma, todas ellas podrán emitir sus comprobantes digitales para los controles pertinentes a lo largo del proceso.

En relación a INTN, el problema mencionado está en vías de resolverse según lo expuesto por parte del representante de VUI que participó de la reunión público-privada, ya que está pendiente la firma del acuerdo con el Banco de Fomento para habilitar el pago electrónico. Esta situación representa una mejora en relación a la situación actual. Sin embargo, la Plataforma de Facturación y Pagos de VUCE es una propuesta que aborda esta situación de forma más profunda y amplia, pensando en el fortalecimiento de la Ventanilla Única y la facilitación del comercio.

**Involucrados:** VUI-VUE-SOFIA, Aduana, Ministerio de Hacienda, SET, Órganos de Control, Prestadores de servicios que emiten comprobantes a lo largo del proceso de importación (laboratorios, terminales portuarias, certificadoras, etc.)



## 18. DEFINICIÓN DEL PESO DE FORMA ESTIMADA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Emisión de documentos en borrador

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** Luego de cerrada la operación compra-venta, el exportador es el responsable por emitir los documentos con los que dará inicio al proceso de exportación en origen. Estos documentos deben ser enviados al importador en un formato borrador para que pueda analizarlos y eventualmente corregirlos en el caso que no se adapten a los requerimientos nacionales y al pedido realizado. La falta de correspondencia entre las informaciones de estos documentos y la carga que efectivamente llega en Paraguay, genera problemas para el importador. Sucede con frecuencia que la información del peso de la mercadería, informada en el BL, muchas veces no se corresponde con el peso de la mercadería al momento de ingreso a depósito en Paraguay. En la mayoría de los casos, la divergencia se debe a que no son considerados los materiales utilizados para el transporte internacional de la mercadería, como pallets, placas de contención, espuma, etc. Siendo que el importador utiliza las informaciones enviadas por el exportador para el registro de la operación de importación en Paraguay, esta diferencia en el peso, cuando supera el 4 %, ocasiona una serie de problemas, entre ellos la necesidad de solicitar una corrección de los documentos que pueden demorar hasta 10 días e incrementar los costos de la operación hasta en 500 dólares. Siendo que muchas veces estas demoras y costos extras pueden generar un impacto aún mayor en las líneas de producción o en los compromisos asumidos por los importadores con sus clientes. Esta vulnerabilidad por parte de los importadores puede generar arreglos fuera de la ley.



**Propuesta de Solución:** Siendo que la raíz del problema es entre privados, la solución implica un cambio de procedimiento por parte del importador al momento de verificar las informaciones enviadas por el exportador. Se sugiere que el importador adopte dentro de su empresa un mecanismo para el control de las informaciones enviadas, en formato de Check List, que permita verificar que el peso informado en el BL sea el peso de la carga más el peso de los elementos necesarios para el transporte internacional. Para favorecer la difusión de esta buena práctica entre los importadores, especialmente para las pequeñas y medianas empresas que inician sus operaciones de comercio exterior, se sugiere que el Centro de Importadores incorpore estas informaciones dentro de sus manuales destinados a los importadores.

**Involucrados:** Importador, Centro de Importadores



## 19. IMPACTO LOGÍSTICO Y ECONÓMICO POR FALTA DE DEFINICIÓN DE PUERTOS EN LA ORDEN DE COMPRA

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Emite Orden de Compra

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Al momento de emitir la orden de compra, cuando la venta será CIF (Cost, Insurance and Freight/Coste, Seguro y Flete), quiere decir que se cierra el flete en origen. En muchas ocasiones, el importador desconoce detalles operacionales, como por ejemplo la línea marítima que será utilizada y el puerto en Paraguay donde se realizará la descarga. Los tiempos acotados, la necesidad de dar inicio al proceso y la falta de acceso a la información, hacen que los importadores se enfoquen en las mercaderías que van a ser adquiridas y no en los detalles logísticos. Cuando este tipo de informaciones no son definidas antes de cerrar el embarque, cualquier tipo de cambio posterior es difícil de ejecutar, por ejemplo, una vez que es emitido el BL cualquier tipo de cambio que desea realizarse tiene un costo asociado, encareciendo la operación. La falta de definición del puerto y el correcto planeamiento de la logística pueden impactar en costos extras de transporte interno, debido a que las mercaderías llegan a puertos que se encuentran distantes de la planta o fábrica del importador. Este problema afecta principalmente a PyMES e importadores esporádicos.



## 20. DESCONOCIMIENTO DE DETALLES OPERACIONALES AFECTA LOS COSTOS DEL PROCESO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** Importador

**Descripción:** A lo largo de las actividades de mapeo, fueron mencionados numerosos aspectos vinculados a la falta de información por parte de los importadores sobre la operativa y logística del comercio internacional. Esto sin dudas afecta no solo a ellos, sino también a todos los eslabones de la cadena logística que se ven en la necesidad, por ejemplo, de realizar ajustes de última hora o atender a reclamos desmedidos. Los principales puntos identificados son:

- **Negociación de plazos para devolución de contenedores:** el momento de negociar los días libres del contenedor es cuando se contrata el flete, indistintamente este sea CIF o FOB. Cuando el importador desconoce los días libres que tiene, se entera al momento de retirar la carga y puede suceder que estos sean escasos con relación a su proceso logístico local, impactando en sobrecostos vinculados a la sobreestadía del contenedor. Una vez que la carga llega, no es posible alterar los días libres.

- Procedimiento de devolución de contenedores: ante el desconocimiento del importador, al momento de llegar la carga el transportista informa al cliente el procedimiento, el cual normalmente requiere la presentación de un cheque de garantía, el cual es devuelto cuando se entrega nuevamente el contenedor. Si el importador no puede cumplir con los requisitos, no es posible retirar el contenedor del puerto. Todos estos detalles deben ser coordinados antes de la llegada del contenedor a Paraguay para que el proceso sea más expeditivo.
- Plazos mínimos para la cotización del flete y manejo de tiempo de las navieras: En los casos que la condición de venta acordada es FOB, el importador es quien cierra el booking. Por desconocimiento de los plazos, cuando se deja esto para último momento piden la tarifa sobre la hora o piden una tarifa para China o Europa, cuando estos países no se encuentran en horario comercial de trabajo, imposibilitando consultar en origen los montos.
- Desglose de los servicios prestados por el puerto: si el importador desconoce la terminología ni los detalles de la operación, pueden ser cobrado otros servicios adicionales por maniobras comerciales de algunas terminales que actúen de mala fe. Los conceptos que se deben cobrar por cualquier operación de importación que están directamente vinculados a un despacho son: la tasa portuaria, pesaje de báscula, PBIP (Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias), y enlace SOFIA (para contenedores full). Existen servicios adicionales, los cuales están vinculados a servicios que el puerto presta vinculados a cargas específicas, como pueden ser verificaciones físicas, corte de precinto, vaciamiento a depósito, camión u otro contenedor, etc.
- Condiciones de flete e INCOTERMS: Dependiendo de la condición de venta acordada entre el importador y el exportador, estos asumen diferentes responsabilidades y sus costos asociados. El desconocimiento de los INCOTERMS puede implicar costos extras no planeados.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 19 y 20:** Con el objetivo de mejorar el acceso a la información sobre los diferentes aspectos logísticos y estratégicos de las importaciones, se sugiere la creación de un Manual para los Importadores, realizado por parte del Centro de Importadores del Paraguay (CIP). Este manual, además de abordar los principales aspectos de las importaciones, deberá hacer especial hincapié en los puntos identificados en el trabajo de diagnóstico, ya que los mismos presentan dificultades del día a día para los operadores. Para que dicho Manual sea completo, se sugiere la colaboración de otras entidades públicas y privadas vinculadas a la importación.

**Involucrados:** CIP, Entidades empresariales y organismos gubernamentales.



## 21. DIFICULTAD PARA PRESENTAR LA PRODUCCIÓN EFECTIVA EN EL RÉGIMEN DE MATERIA PRIMA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita liberación de Materia Prima

**Responsable:** Despachante de Aduana

**Descripción:** La importación bajo el Régimen de Materia Prima, permite la importación de ciertas mercaderías que cumplan con requisitos específicos, sin el pago de impuestos de importación. La Resolución 1516/2017 del Ministerio de Industria y Comercio (MIC), que complementa el Decreto 11.771/2000, trajo nuevas disposiciones que generan cuellos de botellas en los procedimientos de las industrias que producen gran cantidad de productos y que utilizan el Régimen. La solicitud de importación se realiza en base a la finalidad de la materia prima y por ello se debe justificar su uso para que sea otorgada la exoneración del MIC con el certificado y la misma debe estar contemplada en el Plan de Producción Anual. Además de los procedimientos requeridos por cada importación, las industrias que utilizan dicho Régimen deben realizar un informe bimensual y presentarlo

al MIC, el cual debe coincidir con el plan de producción anual. Cuando la materia prima importada es utilizada como insumo de varios productos (en la industria química se puede llegar a usar una materia prima hasta en 3.500 productos), la reglamentación actual solo permite declarar para un tipo específico, con una marca, una presentación y la cantidad resultante. Al momento de presentar la declaración bimensual, debe coincidir la cantidad utilizada con lo declarado, para ello las empresas se ven en la obligación de respetar el Plan de Producción Anual y no necesariamente la producción efectiva. Esto se debe a que el Plan de Producción Anual se presenta antes de comenzar las importaciones en dicho año calendario y cualquier alteración del mercado (aumento de demanda, demanda de nuevos productos o formatos) que no está contemplada en el plan de producción, la empresa debería solicitar una actualización. Sin embargo, para grandes industrias, dichas actualizaciones serían constantes, debiendo esperar que sea aceptado por el MIC para continuar con sus procesos de importación y pudiendo resultar en un Plan de Producción Anual completamente alterado en relación a aquel aprobado inicialmente o que no refleja la producción efectiva. Esto deja en evidencia que la Resolución 1516/2017, en su afán de aumentar el control por parte del MIC, causa grandes dificultades a la industria local sin conseguir un control efectivo.



## 22. DEMORAS EN LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE PRODUCCIÓN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita liberación de Materia Prima

**Responsable:** Despachante de Aduana

**Descripción:** Ante eventuales modificaciones en las cantidades de materia prima importada, ya sea por la producción de nuevas mercaderías, nuevas formas de presentación de las mercaderías o nuevas fórmulas, es necesario que las empresas realicen un ajuste en el Plan de Producción Anual aprobado por el MIC en el inicio del año calendario. Las actualizaciones del Plan de Producción demoran hasta 10 días en ser aprobadas por el MIC, llevando a las empresas a pagar el arancel integral en el caso de tener que importar un nuevo insumo antes de la aprobación o demoras con las líneas marítimas (demurrage o demora) y sus consiguientes costos extras.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 21 y 22:** Como forma de superar los problemas ocasionados, facilitando la presentación de informaciones por parte de las industrias y el control efectivo por parte del MIC, se propone la revisión en conjunto con el sector privado de la Resolución 1516/17 del MIC. La apertura de una consulta pública o la creación de un grupo de revisión mixto (público-privado), tendría el objetivo de que el control se encuentre más cerca de la realidad de las empresas que utilizan dicho régimen, pudiendo llegar a una nueva Resolución que permita a las empresas declarar la producción efectiva, sin restringir o limitar el uso de insumos para la producción de una cartera de productos registrados por las empresas y al mismo tiempo, controlando efectivamente el uso de los insumos importados bajo dicho Régimen especial. A la vez, se propone que a partir de la discusión público-privada se pueda llegar a una nueva forma de actualización del Plan de Producción ante la existencia de nuevos productos que requieren insumos importados, que sea más expeditiva para que contribuya al desarrollo e innovación de las empresas paraguayas.

**Involucrados:** MIC, Sector privado usuario del Régimen de Materia Prima



## 23. ERROR SISTÉMICO EN LA DECLARACIÓN BIMENSUAL EN VUI

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita liberación de Materia Prima

**Responsable:** Despachante de Aduana

**Descripción:** Debido a la necesidad de realizar un Informe Bimensual donde se vincule el insumo importado y el producto en el cual se utilizó, se disponibilizó en VUE un formulario para que las empresas registren las informaciones. Sin embargo, dicho sistema posee un error sistémico que, al momento de informar los insumos y productos, el resultado es incorrecto. Esto lleva a que las empresas tengan que ser sumamente cuidadosas con las informaciones resultantes y realizar un control minucioso para evitar problemas de declaración. A la vez, por más que fue creado el sistema a los fines de realizar la declaración vía formulario, las empresas colocan los valores correctos en las observaciones y en el documento denominado “Resumen de Stock” que se adjunta en el sistema en formato Excel de manera complementaria, dejando en evidencia la falta de utilidad del mismo a los fines del control. Estos campos, al no ser padronizados, no permiten un análisis inteligente de datos.

**Propuesta de Solución:** Revisión de los cálculos y parámetros dentro del sistema VUI en lo que respecta a la declaración de utilización de Materia Prima para generar de forma correcta los resultados de los informes bimensuales de las industrias sin generar trabajo adicional para las empresas. Incorporar esta herramienta en la VUCE al momento de su creación.

**Involucrados:** MIC, VUI-VUE-SOFIA



## 24. TASA MUNICIPAL COBRADA SIN LA CORRESPONDIENTE PRESTACIÓN DE SERVICIOS

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** Paga tasa municipal

**Responsable:** Despachante de Aduana

**Descripción:** En el proceso de importación de productos alimenticios y de consumo humano, en cumplimiento de las leyes 838/26 parte C y 881/81 Art. 115, las empresas deben solicitar a la Municipalidad un análisis laboratorial de los productos extranjeros. Este análisis, que debería ser realizado en un laboratorio en base a la mercadería, es en el 90% de los casos aprobado en base a documentos que respaldan la mercadería y pago por el despachante aduanero antes de la oficialización del despacho, ya que el comprobante de dicho pago debe ser presentado a Aduana. El valor de cada tasa es establecido por cada Municipalidad. A excepción de la Municipalidad de Asunción, la cual se encuentra dentro de VUI desde agosto de 2018, todas las municipalidades de Paraguay exigen el pago del trámite presencialmente, presentando documentos en papel (factura y conocimiento de embarque) y debiendo retirar el comprobante en papel. La toma de muestras, que no sucede con frecuencia si no es a pedido de las empresas, es realizada a posteriori de la nacionalización de la carga, es decir, cuando la misma se encuentra en el depósito de la empresa o en el caso de materia prima, el resultado del análisis demora más de 15 días, siendo necesario retirarlo por más que la mercadería ya ha sido utilizada. El procedimiento para realizar este análisis requiere que las empresas se dirijan a la Municipalidad presencialmente, llenen un formulario en papel, entreguen la mercadería y luego esperar el resultado de dicho análisis. De esta forma, queda evidenciado que las legislaciones vigentes no se adecuan a la realidad operativa ni garantizan algún tipo de control o seguridad sobre estos productos, siendo pagado un análisis tan sólo a fines formales de proceder presentar un comprobante a la Aduana y creándose una situación donde se deja a los importadores y sus despachantes aduaneros vulnerables ante la solicitud por parte de funcionarios públicos de pago de comisiones fuera de la ley para agilizar el procedimiento. A la vez, la Municipalidad de Asunción, que ingresó a VUI para realizar sus procesos de forma digital, solo aplica al pago del servicio, siendo los demás realizados en papel y de forma presencial. Este procedimiento, además de contrariar la política Cero Papel, solo implica un costo para los importadores, ya que, en la mayoría de los casos no son elaborados informes, siendo cobrado de esta forma una tasa sin ninguna prestación de servicio.



## 25. MUNICIPALIDADES CON PROCESOS FUERA DE VUI INCUMPLIENDO EL DECRETO N° 3002/2015

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** Proceso general

**Responsable:** Despachante de aduanas

**Descripción:** En la reunión conjunta público-privada fue mencionado que solo la Municipalidad de Asunción realizó la modernización y digitalización de los procesos necesarios para incorporar los trámites vinculados a la importación dentro de VUI. A la vez, fue mencionado por parte del sector privado que solo esta Municipalidad presta efectivamente el servicio de realizar dicho análisis, siempre que las empresas insistan en la obtención del certificado de análisis. Por su parte la Aduana afirmó que las demás Municipalidades, en incumplimiento del Decreto Nro. 3002/2015 -el cual dispone la obligatoriedad de la utilización de la herramienta VUI a todas las instituciones- no están dispuestas a entrar en VUI y que no existe un mecanismo legal para obligar a adaptarse a los nuevos sistemas vigentes. Toda esta situación lleva a que los importadores tengan que continuar realizando trámites presenciales y demorados en la mayoría de las Municipalidades, ya que el procedimiento debe realizarse en la Municipalidad donde será el destino final de la mercadería.



## 26. FALTA DE COORDINACIÓN EN EL CONTROL DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS AUMENTA LA BUROCRACIA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** ¿Es un producto alimenticio?

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Todos los productos alimenticios que deben pasar por este procedimiento de pagar el análisis laboratorial en las Municipalidades de destino final, han tenido que solicitar previa a la llegada de la mercadería una autorización de importación a INAN. Este organismo es quien tiene la capacidad técnica para realizar los controles pertinentes, siendo las Municipalidades vinculadas al proceso mediante una ley que antecede la creación del INAN. En los casos de materia prima, en el momento de realizar el registro del producto, es necesario entregar una muestra al INAN para que este lo apruebe y el mismo pueda estar dentro del plan de producción y obtener los beneficios del programa. Estas informaciones no son utilizadas por las Municipalidades, quienes cobran el servicio de una nueva muestra, y en el 90 % de los casos, sin que este procedimiento suceda.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 24, 25 y 26:** Con el objetivo de que el proceso sea transparente, eliminando sobrecostos innecesarios y garantizando el control efectivo de los productos que ingresan al país, se propone que se centralice el control de los productos alimenticios en un único organismo, el INAN. Cuando los importadores han registrado el producto ante esta institución y poseen la autorización de importación de una mercadería específica, se propone que no sea necesario pasar por ningún otro control de entidades públicas. Para que esto sea posible, deberá eliminarse la Ley 838/26 y la Ley 881/81 que establece el control Municipal de productos alimenticios. Los controles municipales, dentro del tejido correspondiente, se realizarán “in situ” y mediante el intercambio de información entre las Municipalidades e INAN; aquellas podrán tener acceso a los registros y aprobaciones de los productos respectivos. De esta forma se garantiza el real control de los productos alimenticios antes de su llegada y uso, y posteriormente en su circulación en los distritos correspondientes. Siendo que la modificación de este procedimiento puede demorar, se llegó en la reunión conjunta a un escenario superior de la situación actual en el corto plazo hasta que la solución principal descrita sea aplicada:

- Siendo que el análisis realizado por la Municipalidad tiene validez para todo el territorio paraguayo ya que la comercialización de los productos importados no está restringida a una determinada área municipal, se propone una modificación y actualización de las normativas vigentes, con el objetivo de que las mismas se adecuen a la realidad operacional y que a la vez dicho análisis pueda ser realizado independiente de la jurisdicción de ingreso de la mercadería. De esta forma, independientemente del local de ingreso de la mercadería, podrá ser solicitado el análisis laboratorio a aquella Municipalidad que se encuentre en condiciones de prestar el servicio de calidad correspondiente. Para ello, se propone de forma complementaria que todo el procedimiento sea realizado utilizando la plataforma VUCE, desde la solicitud de la toma de muestras, la carga de las informaciones pertinentes sobre la mercadería (cantidad, volumen, producto, marca, lote, etc.), el pago de dicho servicio y finalmente la emisión del certificado de análisis. De esta forma, tan solo deberían llevarse las muestras al laboratorio de la municipalidad, siendo las demás actividades del proceso realizadas de forma digital, eficiente y permitiendo el control por todos los organismos. Estas dos soluciones aportarán transparencia al proceso, reforzarán los beneficios del uso de la plataforma VUCE. Siendo que todo el proceso estará registrado y podrá ser acompañado por parte del despachante, importador y autoridades públicas correspondientes, se evitará el pago de comisiones fuera de la ley, se podrán evaluar tiempos para la elaboración de los análisis y se evitará el pago de tasas sin la correspondiente prestación del servicio.

**Involucrados:** INAN, Aduana, Municipalidades, VUI-VUE-SOFIA



## 27. ALTO COSTO PARA AUTORIZACIÓN DE MUESTRAS SIN VALOR COMERCIAL

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** Proceso general

**Responsable:** Otros organismos de control – INAN

**Descripción:** Cuando las empresas están realizando procesos de prueba de nuevos productos o de nuevos proveedores, es común realizar la importación de muestras. Estas no tienen valor comercial y los importadores asumen los costos del proceso logístico para su importación. Cuando estos productos son controlados por algún organismo de control, existe un aumento exponencial en el costo de importación de muestras, lo que muchas veces lleva a los importadores a replantearse la decisión. Por citar solo un ejemplo, INAN cobra 700 mil guaraníes por autorizar el ingreso de hasta 5 muestras. Para proceder con la autorización de importación de muestras ante el INAN es necesario presentar el Certificado de Libre Venta emitido en el país de origen de la mercadería, la ficha técnica del producto y la etiqueta de la caja o producto. En base a este análisis documental, es emitida la autorización para la importación de la muestra. Estos costos elevados impactan negativamente en la innovación y desarrollo de las empresas, así como en la búsqueda eficiente de importadores de calidad.

**Propuesta de Solución:** Siendo que las muestras son utilizadas para evaluar la calidad de productos, así como la evaluación de los materiales y la adecuación a las necesidades de las empresas y el mercado, los altos valores para la importación de las mismas repercuten en estas actividades las cuales son fundamentales para ofrecer productos de calidad en el mercado interno. Con el objetivo que la búsqueda de proveedores internacionales sea eficiente, se propone reducir la tasa cobrada por INAN para la importación de muestras sin valor comercial a 1 jornal diario. Esta disminución permitirá a las empresas poder hacer uso del régimen de importación de muestras para evaluar a varios proveedores y poder elegir en base a la calidad de los mismos, sin que esto impacte en las finanzas. En la reunión público-privada, la representante del INAN mencionó que, como medida complementaria, se podría realizar una categorización de muestras dentro del organismo, diferenciando aquellas que no tienen valor comercial de aquellas que serán utilizadas para estudios de mercado.

**Involucrados:** INAN



## 28. FALTA DE DEFINICIÓN DE PLAZOS EN NORMATIVA SOBRE LA EXISTENCIA DE PRODUCCIÓN NACIONAL

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** Solicita liberación de materia prima

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Para realizar una importación bajo el Régimen de Materia Prima, se debe solicitar la liberación de la misma ante el MIC. Si bien la solicitud es elevada al MIC, el primer paso de dicho proceso es la solicitud a la Unión Industrial Paraguaya (UIP) de una Constancia de No Producción. Este es un procedimiento interno realizado por el MIC con la UIP. Dicha Constancia es una nota expedida por la Unión Industrial Paraguaya donde consta la no producción nacional de la materia prima a importar. El procedimiento interno realizado por la UIP cuando recibe el pedido del MIC, es consultar a sus asociados y a otras asociaciones empresariales para poder emitir dicha constancia. En este proceso, debido a la falta de establecimiento de plazos para las respuestas por parte de la industria local, UIP debe aguardar la respuesta y realizar un acompañamiento personalizado para obtener respuestas. Esta situación deja a la institución en una posición compleja, ya que realizar presión sobre los asociados u otros gremios para obtener una respuesta rápida puede afectar su relación con los mismos y en caso de no tener una respuesta y emitir la Nota, corre riesgo de estar incumpliendo con su deber de constatar la producción nacional. Por último, toda demora es percibida por los importadores como propia de su accionar. De esta forma se puede ver como la inexistencia de plazos definidos por normativa para obtener una respuesta compleja al proceso y lo hace más demorado.

## 29. PROCESOS MANUALES DE RECEPCIÓN Y CONSULTA A LA INDUSTRIA LOCAL POR PARTE DE UIP

**Modal:** marítimo y terrestre

**Actividad:** Solicita liberación de materia prima

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** El proceso de consulta de producción nacional realizado por UIP es manual y personalizado. Una vez que existe una solicitud, en la UIP solo una persona es responsable por procesar dichas solicitudes de forma manual, la cual debe entrar en contacto con asociados y gremios, enviar notas en papel y aguardar las respuestas. No existe dentro de la UIP un sistema que permita procesar la solicitud, consultando de forma automatizada al Registro Industrial en Línea (RIEL) y tampoco que identifique por tipo de producto empresas y entidades para consultar. No existen históricos disponibles por tipo de producto para realizar estas consultas de forma más ágil. Esta situación sumada a la demora en las respuestas de la industria nacional, lleva a que el proceso de liberación de materia prima sea demorado.

## 30. LA CONSTANCIA DE NO PRODUCCIÓN NO ES COMPARTIDA

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** Solicita liberación de materia prima

**Responsable:** Despachante de aduana

**Descripción:** La constancia de no producción solicitada por el MIC en el momento de una importación de materia prima y realizada por UIP es de uso exclusivo para realizar una determinada operación, esto quiere decir que un mismo importador que desea realizar una importación de materia prima cada 15 días, debe concretar este proceso cada vez, sin poder aprovechar la constancia emitida anteriormente. A la vez, en el caso



de que otra empresa desee importar la misma materia prima, debe realizar todo el proceso nuevamente y esperar los tiempos antes mencionados. Siendo que la información que consta en dichas notas se refiere a un producto específico y es una consulta a la industria local como un todo, la falta de publicación abierta de dicha información impide que otras empresas que desean realizar la importación del mismo producto -de acuerdo a lo establecido en su Plan de Producción Anual- puedan utilizarla. La falta de publicación en un sitio oficial (por ejemplo en el MIC) lleva a que deba realizarse el procedimiento innumeradas veces, sin poder hacer uso de las constancias disponibles y vigentes.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 28, 29 y 30:** Con el objetivo de solucionar los problemas anteriormente descritos, en la reunión conjunta público-privado se llegó a un acuerdo en una serie de medidas para mejorar el proceso:

- 1) Integración del procedimiento de solicitud de liberación de materia prima a VUCE.
- 2) Aviso automático a UIP cuando el despachante solicita vía VUCE la liberación de materia prima para consultar a la industria local. Eso permitirá evitar problemas de atrasos en los envíos de información debido a procesos manuales.
- 3) Establecimiento de un procedimiento de consulta a la industria local: UIP deberá crear un sistema que permita realizar la consulta a la industria local, evitando los procedimientos manuales, demorados y personalizados. Con la información disponible de RIEL, automáticamente el sistema deberá identificar las empresas que producen dicho producto o similar y las asociaciones del sector. Este sistema deberá integrar las bases de datos disponibles dentro de UIP, así como el histórico de las búsquedas realizadas hasta el momento. De esta forma, el proceso no será manual ni personalizado, otorgando mayor agilidad al proceso.
- 4) El MIC deberá emitir una resolución que complemente las disposiciones de materia prima, estableciendo plazos para obtener respuestas de la industria local a partir de la solicitud por parte del despachante o importador vía VUCE. De esta forma el procedimiento será transparente y despersonalizado y UIP podrá comunicar estos plazos y poder realizar su parecer en un tiempo determinado.
- 5) Establecimiento de criterios sobre la evaluación de UIP de las respuestas de la industria local que permitan establecer si además de la existencia de un producto nacional con el mismo NCM, la empresa nacional tiene capacidad productiva de acuerdo a la demanda, calidad equivalente al producto extranjero y precio. Para ello, se propone trabajar en conjunto con el Grupo del Sector Privado creado en UIP y los asociados de la organización.
- 6) Establecer un plazo de validez de 6 meses para las constancias de no producción y publicar las mismas en la página del MIC y VUCE con el objetivo que puedan ser utilizadas por empresas que desean realizar la importación de dicho producto de acuerdo al plan de producción aprobado por el MIC.

Siendo que la creación de VUCE demandará un tiempo para ser realizada, fue pensado un escenario superador de la situación actual en el corto plazo, en el cual todo el proceso de importación pueda ser realizado en VUI (ya que esta es la plataforma de para realizar importaciones).

**Involucrados:** UIP, Grupo del Sector Privado, MIC, VUI-VUE-SOFIA



## 31. LIMITACIÓN EN LA SOLICITUD DE LIBERACIÓN DE MATERIA PRIMA A UNA PARTIDA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** solicita liberación de materia prima

**Responsable:** Despachante aduanero

**Descripción:** El análisis que realiza el MIC para la liberación de materia prima está vinculado a cada partida arancelaria en que dicho producto se encuentra y su relación al plan de producción anual. Eso demanda que dicho organismo realice un análisis específico por partida arancelaria, a partir de los documentos adjuntados en la VUE. La VUE cobra por cada envío de información realizado en su plataforma (tasa CONVUE). Si bien la VUE permite realizar una única transferencia de información con todas las partidas arancelarias que se encuentran en una factura, especificando cuáles son afectadas por el Régimen de Materia Prima, el MIC no admite estos envíos de varios productos contenidos en una misma factura. Esta realidad obliga a los importadores/despachantes a pagar la tasa CONVUE por cada envío vía VUE de cada partida arancelaria.

**Propuesta de Solución:** Para superar este desafío y reducir los costos del proceso, se propone que sean aceptadas las solicitudes realizadas por los importadores/despachantes al MIC donde se contemplen más de una partida arancelaria, en concordancia a lo que figura en la factura. De esta forma, se reducirá el costo por la utilización del sistema que en la actualidad pagan los importadores. En la reunión Público-Privada, representantes del MIC informaron que el desafío de esta propuesta está en obtener de manera clara las informaciones para realizar el análisis para la liberación de materia prima. En ese sentido, para facilitar el análisis del MIC, se propone que se realicen alteraciones en el formulario utilizado en la actualidad, de forma que sea más simple discriminar dentro de una factura cuáles son afectadas por el Régimen y cuáles no. Para ello, se propone trabajar en conjunto con el sector privado usuario de este Régimen para identificar, en conjunto, la mejor forma de suministrar informaciones inteligibles para análisis más expeditivos. Por último, siendo que este procedimiento está vinculado a la Importación, se propone que el mismo sea en el corto plazo una herramienta dentro de la VUI, funcionando esta como la Ventanilla Única del Importador, sin necesidad de ingresar a la VUE tan solo para realizar una parte del proceso de importación.

**Involucrados:** MIC, VUI



## 32. SOLICITUD DE LIBERACIÓN MATERIA PRIMA POR PARTIDA OBLIGA A PAGAR CONVUE EN DÓLARES

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Paga tasa

**Responsable:** Despachante aduanero

**Descripción:** Por la utilización de la Ventanilla Única del Exportador para la solicitud de liberación de materia prima es cobrada una tasa de 25 dólares estadounidenses. Esta tasa, denominada “Tasa CONVUE” se paga al Consorcio de VUE (CONVUE), conformado por el Centro de Despachantes de Aduanas del Paraguay (CDAP), la Cámara Paraguaya de Exportadores (CAPEX), y la Cámara Paraguaya de Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas (CAPECO). Siendo que dicha tasa se paga a entidades locales, no existe justificación para que la misma sea fijada en moneda extranjera. Las variaciones en los tipos de cambio y la necesidad de realizar conversiones cada vez que es necesario realizar dicho pago, impide tener una previsibilidad de los costos de la operación y no es posible realizar una liquidación previa.

**Propuesta de Solución:** Modificar la moneda en la cual es cobrada la “Tasa CONVUE”, para que la misma sea fijada en jornales diarios en guaraníes. De esa forma, los importadores podrán realizar con exactitud su previsión de gastos, otorgando mayor previsibilidad y eliminando cualquier tipo de perjuicio ante variaciones en el tipo de cambio.

**Involucrados:** Consorcio de la Ventanilla Única del Exportador



### 33. VALORES ELEVADOS PARA LEGALIZACIÓN DE DOCUMENTOS EN VUI

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** Consulariza documentos en MRE

**Responsable:** Despachante aduanero

**Descripción:** La visación de documentos en la VUI es un trámite por medio del cual se coloca un código a ciertos documentos extranjeros que tendrán uso dentro del territorio nacional para efectuar una importación. Este número, que por mucho tiempo se materializó en un sello, no está vinculado a un procedimiento de control de la originalidad de dicho documento ni de la emisión del mismo y se realiza de forma automática en la VUI. Es una práctica que se ha mantenido en el tiempo imponiendo costos extras al proceso y demorando en muchos casos las operaciones. Ante esta situación y el reclamo de la comunidad importadora, el MRE decidió digitalizar su proceso ingresando a la VUI, pero para sorpresa y disgusto de los importadores, estableciendo costos aún más elevados de los que se paga por realizar el procedimiento personalmente. Siendo un proceso automatizado y estandarizado, por el que solo se les asigna un código a ciertos documentos, sin depender de análisis de funcionarios públicos ni tiempos de control, el alto costo de la tramitación digital no tiene justificativo. Esto contraría lo establecido por el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicación referida al Gobierno Digital<sup>5</sup> se explica de forma detallada, tomando como base un trámite que todo paraguayo debe realizar (renovación de la Cédula de Identidad) como los trámites digitales implican un ahorro de tiempo y recursos para el gobierno y los ciudadanos, afirmando que “la eficiencia del estado, debe permitir disminuir costos haciendo innecesario el cobro por los trámites y servicios en línea que sean 100 % digitalizados (automatizados)”. El resultado de esta medida de colocar valores extremadamente elevados para la visación de documentos en VUI desencadena otro tipo de problemas, como lo es por ejemplo la necesidad de imprimir una factura digital, para la cual la Aduana ya ha desarrollado su capacidad de control en este formato, pero que para realizar la consularización presencial y no ser impactados por costos extras, los importadores optan por imprimir adicionando un documento en papel al proceso que podría ser claramente evitado.

- Costo de tramitación presencial de documentos en el origen/frontera: USD 100 (Factura, Certificado de Origen, CRT y MIC-DTA).
- Costo de tramitación presencial de documentos en el origen/frontera: USD 100 (Factura, Certificado de Origen, CRT y MIC-DTA) más USD 22,50 en concepto de multa por cada documento, al cambio del día que se pague.
- Costo de tramitación digital de documentos en VUI: USD 286 (Factura, Certificado de Origen, CRT y MIC-DTA).



### 34. LEGALIZACIÓN DE DOCUMENTOS EN PARAGUAY CON TASA FIJADA EN DÓLARES

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Consulariza en MRE

**Responsable:** Importador

**Descripción:** La tasa cobrada por el MRE en Paraguay está fijada en dólares, pero debe ser paga en guaraníes en la sede de dicha entidad al tipo de cambio del día. Siendo que dicha tasa es paga a una entidad local, no existe justificación para que la misma sea fijada en moneda extranjera. Las variaciones en los tipos de cambio y la necesidad de realizar conversiones cada vez que es necesario realizar dicho pago, impide tener una previsibilidad de los costos de la operación y no es posible realizar una liquidación previa. Siendo que este pago es presencial, el desconocimiento del valor exacto lleva a transportar más cantidad de dinero con los riesgos que esto conlleva.

## 35. PROCEDIMIENTO ADICIONAL PARA CONSULARIZAR DOCUMENTOS PROVENIENTES DE ARGENTINA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** ¿Consularizar en frontera?

**Responsable:** Empresa de transporte/ agente de carga

**Descripción:** Para el caso de las importaciones provenientes de Argentina, ya sea de mercadería originaria argentina o amparada por Certificado de Origen, la consularización se puede realizar en Clorinda. Para proceder con la consularización, el Consulado paraguayo exige que se solicite un Certificado de Origen en la Cámara de Comercio Argentina de dicha localidad, por el cual se cobra 550 pesos argentinos. Este requisito, que solo es solicitado si se realiza el procedimiento en Clorinda, adiciona un costo extra al proceso y un procedimiento presencial más. Sin este documento, no es posible solicitar la consularización de los demás documentos, ya que el Consulado sólo realiza la visación por el juego de documentos completo. En los casos en que el importador decide no ampararse bajo un Certificado de Origen para obtener los beneficios de la integración regional en una determinada importación, de cualquier forma, es necesario realizar este procedimiento ante la Cámara de Comercio para proceder con la visación consular de los restantes documentos.

## 36. IMPOSIBILIDAD DE REALIZAR LA CONSULARIZACIÓN EN CHINA

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Consulariza en el consulado de Paraguay y envía al importador

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** China es el principal origen de las importaciones de Paraguay, representando aproximadamente el 28 %<sup>6</sup> del total de las importaciones. Sin embargo, Paraguay no tiene relaciones diplomáticas con este país, motivo por el cual no es posible realizar la consularización de documentos en origen, ya que no hay consulados en China. Esto lleva a los importadores a tener que realizar el proceso de consularización/legalización de documentos en Paraguay, aumentando así los costos del proceso, sea por realizarlo en VUI (ver oportunidades de mejora 33) o por tener que pagar la multa en el MRE. Dicha multa, cobrada debido al incumplimiento de la Ley del Arancel Consultar 4033/10 es contraria a los principios del derecho ya que, en vistas de la falta de consulados para realizar el procedimiento de acuerdo a lo establecido en la ley, es imposible su cumplimiento. Debido a la relevancia comercial de este país en relación a Paraguay, el cobro de dicha multa afecta a gran parte de los importadores paraguayos.

## 37. CONSULARIZACIÓN EN ORIGEN AUMENTA LOS COSTOS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Consulariza en el consulado de Paraguay y envía al importador

**Responsable:** Exportador

**Descripción:** El cumplimiento de la Ley 4033 sobre Arancel Consular, demanda la tramitación presencial de la consularización en los consulados paraguayos en país de origen de la mercadería. De esta forma, quien realiza el trámite es el exportador (o quien este designe) a pedido del importador. Este procedimiento, demanda el traslado hasta el consulado más cercano al local de la empresa exportadora, la presentación de los documentos, el pago de la tasa del servicio y posteriormente, en el tiempo establecido por dicha entidad, el retiro presencial de los documentos consularizados. Para realizar esta diligencia, los exportadores cobran a los importadores paraguayos un valor por dicho servicio que en ciertas ocasiones llega a ser mayor a la consularización en sí. Siendo que

este procedimiento es una formalidad para proceder con el despacho de importación en Paraguay, representa un aumento en los costos de la operación. A la vez, el hecho de que Paraguay sea prácticamente el único país en solicitar este tipo de procedimientos, afecta a la competitividad de los importadores, encareciendo en definitiva los productos que llegan al mercado local.



## 38. LEGALIZACIÓN DE DOCUMENTOS EN MRE

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Consulariza documentos en el MRE

**Responsable:** Despachante de aduana Hugo

**Descripción:** Debido a los altos costos de realizar el proceso de consularización en origen o la imposibilidad de realizarlo (como en el caso de China), los importadores pueden optar por realizar dicho procedimiento en Asunción, en la sede del MRE. En estos casos, la gestión es presencial y el pago del mismo es solo en dinero. Las personas que realizan esta operación deben presentarse ante el MRE, esperar en la fila hasta ser atendidos, luego presentar los documentos y realizar el pago. Dependiendo de la demanda de trabajo del día, es posible retirar los documentos ese mismo día, luego de 2 a 4 horas de iniciado el procedimiento. Esto demanda el regreso a dicha entidad para retirar los documentos. Todo este procedimiento genera costos extras al proceso ya que es necesario disponibilizar una persona para realizar el trámite. A la vez, el pago exclusivamente en efectivo pone en riesgo la integridad física de la persona que realiza dicho procedimiento, ya que es necesario presentarse ante el MRE con importantes sumas de dinero para poder pagar tanto la legalización del documento como la multa que se aplica por realizarlo en Paraguay.

### **Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 33, 34, 35, 36, 37 y 38:**

Para solucionar estos problemas es necesario tomar una serie de medidas que no solo colocarán a Paraguay en igualdad de condiciones que el resto de sus socios comerciales, sino que también simplificará el proceso. Las propuestas que se encuentran a continuación requieren además del compromiso y la voluntad política de las autoridades con la facilitación del comercio, realizar cambios en las legislaciones y procedimientos. Se propone la derogación de la Ley 4033 de 2010 y la Ley 5254 de 2014, siendo así derogadas todas las leyes anteriores referidas al Arancel Consular (desde su creación, a partir del Decreto Ley 46 de 1972). La derogación de estas leyes tiene por objetivo que no sea obligatorio para las empresas, ni requerido por las autoridades nacionales, realizar la consularización de documentos para los fines de despachos de importación, siendo eliminados todos los problemas ocasionados por ella, dando mayor agilidad a las operaciones y disminuyendo el “costo país” ocasionado por la misma. Actualmente, la visación consular puede ser tramitada de forma automática, no estando así vinculada a la prestación de un servicio de control de la originalidad de dichos documentos por parte del MRE, siendo este el principal motivo por el cual se propone la derogación sin querer en ningún momento disminuir los controles reales y efectivos realizados por las autoridades nacionales. Siendo conscientes de que en la actualidad una parte significativa del presupuesto del MRE está vinculado a esta práctica y que la eliminación de la misma requiere una reasignación de recursos para este Ministerio, lo cual deberá solucionarse antes de la derogación de las leyes citadas, se plantean a continuación una serie de medidas para aplicar en un corto plazo, de forma de solucionar parcialmente los problemas mencionados:

- **Modificación de la Ley 4033 y el Decreto 741/18 de diciembre de 2018, donde se establecen los montos para el pago de la consularización de documentos en VUI. Siendo el procesamiento automático dentro de la VUI, se propone que el valor máximo sea el mismo aplicado para realizar los trámites presenciales, sin el cobro actual de la multa.**
- **Modificar la moneda en la cual está establecida la tasa de la visación consular, para que la misma sea fijada en jornales diarios en guaraníes. De esa forma, los importadores podrán realizar con exactitud su previsión de gastos, otorgando**

mayor previsibilidad y eliminando cualquier tipo de perjuicio ante variaciones en el tipo de cambio.

- Alteración del artículo 15 de la Ley 4033 de 2010 para la eliminación de la multa aplicada por realizar la consularización de forma presencial en el MRE en Asunción. Siendo que el MRE ha establecido la posibilidad de realizar estos procedimientos en Paraguay de forma digital ingresando a la VUI y que dichos documentos tienen valor dentro del territorio nacional, la multa establecida en el artículo N° 15 se encuentra desfasada. La eliminación de la multa en la tramitación electrónica y presencial en el MRE, tendrá un impacto significativo en la disminución de costos de este procedimiento.
- Emisión de comprobantes electrónicos de pagos por medio de la VUI con validez para los controles posteriores.

**Involucrados:** MRE, VUI, Aduana



## 39. CONSULARIZACIÓN DE DOCUMENTOS EMITIDOS POR EMPRESAS PARAGUAYAS

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Emite BL fluvial y manifiesto de carga

**Responsable:** Transportista Fluvial - Marítimo

**Descripción:** En las importaciones marítimas, las cargas traspasan a medios fluviales para su arribo a Paraguay. Para realizar este transporte desde el puerto de trasbordo a un puerto paraguayo, se debe realizar un conocimiento de embarque fluvial, es decir un BL fluvial. Este documento es realizado por empresas paraguayas y será utilizado para controles de las autoridades competentes al momento del despacho aduanero. Siendo que son las empresas paraguayas las que deben emitir este documento localmente para su uso, no sería necesaria la consularización del BL Fluvial. Sin embargo, la Aduana exige que este documento sea consularizado. Este procedimiento adiciona costos y tiempos al proceso de importación fluvial. La visación de dicho documento requiere el pago de 15 dólares.

**Propuesta de Solución:** Para resolver esta situación, se propone un cambio a nivel de procedimiento. En la reunión público-privada, se propuso crear una mesa de discusión entre el MRE, Aduana y los transportistas fluviales, con el objetivo de evaluar la posibilidad de eliminar la obligatoriedad de realizar la consularización de los BL Fluviales realizados por empresas paraguayas y que serán utilizados exclusivamente en territorio paraguayo. Esta propuesta tiene por objetivo eliminar costos extras del proceso que encarecen las importaciones paraguayas.

**Involucrados:** MRE, Aduana y los transportistas fluviales.



## 40. NECESIDAD DE IMPRESIÓN Y TRASLADO DE DOCUMENTOS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Presenta todos los documentos en papel

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Para realizar el despacho de importación, el despachante o un gestor designado por éste, deben presentar todos los documentos referentes a la operación en la oficina de Registro. Aquellos documentos que han sido recibidos de forma digital o electrónica y que ya se encuentran en los sistemas VUI, VUE o SOFIA, deben ser impresos para presentarlos en esta instancia. Esto sucede, por ejemplo, con las facturas electrónicas recibidas por los clientes extranjeros, las cuales han debido pasar por el proceso de consularización/legalización. Por más que la legalización/consularización se realice en VUI y



las mismas estén en la Carpeta Documental de forma electrónica, así como en VUI porque han sido utilizadas para solicitar las autorizaciones y licencias previas, deben ser impresas para presentar a Aduana. Esta gestión en papel, aun cuando los documentos se encuentran de forma electrónica o digital en los sistemas de control oficiales, demanda el traslado de los despachantes al puerto de destino final donde se realizará el despacho de importación de la mercadería, el cual puede estar a una distancia de más de 300 km de distancia de sus oficinas. Esta realidad sumada al volumen de las operaciones que se llevan a cabo, ha creado la necesidad de contar con auxiliares para trasladarse y presentar los documentos. Tanto trabajar con auxiliares, como trasladarse para las más diversas localidades de despacho de la mercadería, son costos extras que tiene el proceso de importación en Paraguay que encarecen la operativa como un todo y derivan del mantenimiento de controles basado en papel.

**Propuesta de Solución:** La situación mencionada será solucionada mediante un cambio de procedimiento. Con la creación de la VUCE y la plena integración de todos los organismos de control, será posible realizar el control de las operaciones a partir de los documentos disponibles en el sistema. Para que esto sea posible, todas las entidades vinculadas a la VUCE deberán adecuar sus procedimientos para eliminar la necesidad de presentación de documentos en papel. Todas las informaciones necesarias para realizar los controles pertinentes tanto de los diferentes departamentos de la Aduana, así como de los otros órganos de control, serán solicitadas por medio de VUCE y estarán disponibles electrónicamente en ella. Así, la Ventanilla será configurada como un punto de entrada único de informaciones y/o documentos para el control por parte de todas las autoridades y se estará cumpliendo con lo establecido en el Artículo 10.4 del Acuerdo de Facilitación del Comercio: “En los casos en que ya se haya recibido la documentación y/o informaciones exigidas a través de la Ventanilla Única, ninguna autoridad u organismo solicitará esa misma documentación y/o información”.

**Involucrados:** Aduana, Organismos de Control, VUI-VUE-SOFIA



## 41. IMPRESIÓN DE INFORMACIONES QUE CONSTAN EN EL SISTEMA SOFIA PARA CONTROL DE ADUANA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Realiza apertura de registro

**Responsable:** Agente de carga

**Descripción:** Cuando el agente de transporte realiza la Apertura de Registro en el Sistema SOFIA, se crea el Manifiesto de la Carga. Este documento generado en el sistema se debe imprimir en tres vías y firmar, para entregar en la sección de Resguardo de Aduana, al puerto y a la empresa de transporte. Siendo que estas informaciones se encuentran dentro del Sistema SOFIA, la impresión de los documentos acaba por pasar a papel la gestión de este proceso realizado completamente en el sistema. En la reunión público-privada, los representantes de Aduana informaron que el puerto puede ver este documento dentro del sistema, con lo cual la exigencia de la impresión y entrega para los operadores portuarios refiere a práctica y no a imposibilidad de acceso al documento electrónico. La impresión de documentos e informaciones que se encuentran dentro del Sistema SOFIA para ser entregados a diferentes áreas de Aduana, representa una falta de utilización de las herramientas de control digital existentes, no siendo aprovechados los avances realizados en términos de desarrollo y modernización

**Propuesta de Solución:** Para solucionar la situación anteriormente descrita, se propone un cambio de procedimiento y sistemas. La integración de todos los actores a VUCE y el registro de informaciones en el Módulo de Carga (Ver Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12) eliminará la necesidad de imprimir el Manifiesto ya que el mismo estará disponible para control por parte de todos los involucrados (públicos y privados) de forma electrónica. Para que esta solución sea



factible de implementación, deberán adecuarse los procedimientos de las diferentes áreas vinculadas, así como de los operadores portuarios mediante capacitación y manuales.

**Involucrados:** Aduana, Operadores Portuarios, Transportistas



## 42. IMPRESIÓN DE VARIAS COPIAS DEL DESPACHO FINIQUITADO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Saca 5 copias del despacho

**Responsable:** despachante de aduana

**Descripción:** A partir de la impresión de despacho realizada por Contraloría, el despachante debe imprimir 5 juegos más del mismo para el control de diferentes participantes del proceso: Importador, Despachante, Depositario, Resguardo, Chofer y MIC. Este procedimiento, además de contrariar la política Cero Papel, deja en evidencia que los controles posteriores a la operación son realizados a partir de informaciones exclusivamente en papel. No existe en la actualidad un sistema en el cual el despacho finiquitado se encuentre de forma electrónica y disponible para control por parte de todos los intervinientes y actores. Esta situación también sucede dentro de la misma Aduana ya que si bien es quien cierra dicho procedimiento en el Sistema SOFIA, también solicita una copia en papel del proceso concluido.



## 43. EXIGENCIA DE GUARDAR DESPACHO FINIQUITADO EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Contraloría imprime el despacho

**Responsable:** Despachante aduanero

**Descripción:** La necesidad de llevar a papel la conclusión del trámite de importación que se encuentra 100 % disponible de forma electrónica en SOFIA, se debe a que los procedimientos de control posteriores, ya sea por la SET o por la Aduana en la revisión aduanera, exigen la presentación de este documento en papel. La política Cero Papel se ve afectada por este tipo de prácticas que no se adecuan a los avances ya realizados por el país y que permitirían realizar un control más eficiente por parte de las autoridades sin tener que recurrir al papel.



## 44. NECESIDAD DE UTILIZAR DEL PAPEL DEL CDAP PARA IMPRIMIR EL DESPACHO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** ¿Es canal verde?

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** Cuando pasados los canales de selectividad y el control pertinente, para finiquitar el despacho y liberar la mercadería, es necesario imprimir el despacho que se encuentra electrónicamente en Contraloría. Si bien el despachante tiene un usuario dentro del Sistema SOFIA que le permite visualizar y eventualmente imprimir dicho documento, solo Contraloría puede realizar esta actividad, debido a que las liquidaciones y reliquidaciones solo aparecen cuando se ingresa con el usuario de Aduana. La impresión debe ser hecha por Contraloría utilizando el papel del CDAP, el cual tiene un valor de 30.000 guaraníes por 50 hojas. Esta actividad, además de no generar ningún control adicional al proceso y pasar a papel documentos electrónicos válidos, representa un costo adicional para el proceso. Ejemplo: un despacho donde se utilizó una factura con varios productos diferentes puede llegar a tener 200 hojas.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 42, 43 y 44:** Para solucionar el problema citado anteriormente, se propone llevar adelante cambios en dos niveles: procedimientos y sistemas. Los principios sobre los que se basó el sector privado para mejorar el proceso fueron políticas públicas del gobierno como lo son: gestión con cero papeles, el refuerzo de la Ventanilla Única con la participación de todas las entidades de gobierno que regulan y controlan el proceso de importación y el uso de herramientas tecnológicas facilitando el comercio, garantizando el control y posibilitando a los operadores ser más expeditivos. Con la plena implementación de la VUCE, todas las informaciones del despacho finiquitado estarán disponibles para todos los organismos vinculados a ella e incluso para la SET en cuanto a los controles posteriores. El número de despacho cancelado podrá ser informado a la SET para sus controles y mediante el mismo tendrá acceso en la Ventanilla al despacho. Para que esto sea posible, se deberá crear un perfil para los funcionarios de la SET dentro de la VUCE que permita acceder a estas informaciones. Esto eliminará la necesidad de impresión de documentos, tanto para la conclusión del proceso como para los cierres de las auditorías contables de las empresas. A la vez, la integración de todos los eslabones de la cadena logística dentro de VUCE (ver solución del Módulo de Carga), permitirá que el puerto tenga acceso a estas informaciones para facturar y autorizar la salida del camión. Para que estas propuestas puedan llevarse a cabo, en la reunión público-privada, las autoridades mencionaron que deberá realizarse una revisión de las normativas vigentes, como el Código Aduanero, donde consta la exigencia de guardar los documentos en papel. Siendo que llegar a esta plena integración de todas las entidades en VUCE demandará tiempo, se llegó a una solución parcial de corto plazo, mediante la cual deja de ser obligatorio el uso del papel del CDAP. Para la aplicación homogénea de esta medida, deberá ser emitida una resolución de la Aduana mediante la cual se establezca este nuevo procedimiento.

**Involucrados:** Aduana, SET, Despachantes Aduaneros.



## 45. CONTROL DEL MIC-DTA EN PAPEL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Emite MIC/DTA

**Responsable:** Agente de carga

**Descripción:** Los avances de los países en la región con relación a la utilización del SINTIA y el intercambio de información electrónica referente al tránsito, se encuentran en diferentes niveles. Con Argentina se utiliza SINTIA para la transferencia electrónica del MIC-DTA. Sin embargo, dicho documento continúa siendo necesario en papel para realizar el tránsito, ya que es solicitado por numerosos organismos de control durante el trayecto. Aduana, Gendarmería Argentina, Migraciones en Paraguay, DINATRAN y el puerto de destino final controlan el MIC-DTA exclusivamente en papel. En el caso de las importaciones provenientes de Chile, el documento del MIC-DTA tiene como encabezado que es electrónico, siendo utilizado exclusivamente en papel. Si bien el Sistema SINTIA ayudaría en la implementación de la política Cero Papel y controles sin papel, la falta de integración de todas las entidades que controlan dicho documento al sistema SINTIA, por lo menos a los fines de su lectura, impide eliminar el papel y el mismo acompaña la emisión electrónica, duplicando el trabajo. Este sistema es de uso exclusivo de Aduana, no pudiendo ser utilizado por otros controladores.

**Propuesta de Solución:** El MIC-DTA para las importaciones paraguayas es un documento generado en origen. Siendo así, la solución propuesta está vinculada a un cambio de procedimiento derivado de la integración regional en SINTIA de los países de la región y al desarrollo de VUCE para el control por parte de las autoridades nacionales en el país. Con la plena integración de todos los países de la región a SINTIA y con una VUCE plenamente operativa con su Módulo específico para carga, el MIC-DTA podrá ser controlado digitalmente por todas las entidades que se encuentren vinculadas a la

operación. La forma de realizar esto a nivel interno en Paraguay demandará el control aduanero y la actualización de las informaciones de forma electrónica en VUCE. Una vez que se emite el MIC-DTA y es controlado por Aduana en el país de origen, ésta transfiere en SINTIA las informaciones a la Aduana en Paraguay. A partir de este momento, se propone que la Aduana paraguaya vincule dicho documento en el Módulo de Carga al puerto de destino final que figura en el documento, quedando de esta forma visible para todos los intervinientes en la operación, sean los mismos del sector público o privado. Para ello, se requiere la integración de todas las entidades responsables por controlar el tránsito internacional de mercaderías. Esta integración será fundamental e indispensable para reforzar la Ventanilla Única, así como para que no sea necesaria la utilización de papel en ninguna instancia de control del tránsito. Siendo que el camión ingresará dentro del territorio paraguayo, previo control aduanero de los documentos habilitantes, se propone que dicho control quede registrado en el sistema VUCE con firma digital del funcionario responsable, no siendo necesario sellar ningún documento en papel para certificar el control. Para ello, cada funcionario de Aduana que ingrese al sistema deberá tener su usuario específico, lo que le posibilitará realizar el control y el sistema identificará automáticamente quién lo realizó. Este tipo de medidas aporta transparencia y trazabilidad a los controles en el proceso. Siendo el país con el cual Paraguay se encuentra más avanzado en términos de transferencia de documentos vía SINTIA, se propone realizar un proyecto piloto siguiendo la modalidad descrita para prescindir de la utilización del papel. A los fines de facilitar el control durante el tránsito, se propone que el MIC/DTA electrónico esté codificado con el objetivo de garantizar el resguardo de las informaciones referente a las cargas transportadas, así como la inviolabilidad del documento. Esto será posible con la utilización de un código QR o código de barra, que permita la lectura de las informaciones en los pasos de control mediante el uso de tecnología celular o similar. En el corto plazo, se propone que coexista a este desarrollo el transporte con una copia del MIC-DTA, para que el mismo pueda ser visualizado y actualizado en el sistema en los puntos en los que no exista conectividad o infraestructura suficiente para los controles vía sistema. A partir de las discusiones de esta propuesta en la reunión conjunta, Aduana mencionó que para que sea posible el control 100% digital, deberá actualizarse la normativa a nivel MERCOSUR, que regula el transporte en la región y los documentos para realizar el mismo. Se propone que una vez que Paraguay haya realizado todo su desarrollo interno para control por parte de todas las autoridades del MIC-DTA, lleve este caso de éxito como una buena práctica a nivel MERCOSUR para avanzar en la integración regional.

**Involucrados:** Aduana, Organismos de control, Operadores Portuarios, VUI-VUE-SOFIA



## 46. CRT IMPRESO EN NUMEROSAS VÍAS PARA TRÁNSITO INTERNACIONAL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Emite CRT original

**Responsable:** Agente de carga

**Descripción:** El transporte terrestre se materializa mediante el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). Este documento cumple con diversas funciones: representa el contrato de transporte conteniendo las condiciones bajo las cuales se desarrollará el mismo; prueba que la mercadería ha sido entregada para su transporte; demuestra la titularidad de la mercadería determinando que aquel que se encuentre nominado en el mismo podrá presentarse ante la Aduana de destino a retirar la mercadería. Siendo un documento que acompaña la carga y que es controlado tanto dentro del país de origen como de destino, son realizadas 5 vías originales y 10 copias, todas ellas firmadas por el exportador (o su despachante) y el transportista (o su agente de transporte) las cuales son entregadas a lo largo del tránsito en el país de origen y destino. En el caso de una operación de *Crossborder*, es decir donde la carga llega a un puerto marítimo y será desconsolidada para su transporte terrestre hasta Paraguay, se realiza un CRT madre y uno por cada destinatario, teniendo que realizarse el transporte con originales y copias

de cada uno de ellos. El CRT es controlado junto al MIC-DTA al momento de ingresar a Paraguay por parte de la Aduana, presentándose en Registro. De dicho documento se extraen las informaciones necesarias para verificar que la empresa de transporte esté registrada y que efectivamente se esté transportando la carga mencionada. A la vez, el documento original deberá ser entregado al despachante para que el mismo pueda asumir la carga para proceder con el despacho de importación. Este documento no se encuentra en ningún sistema para control y, en la práctica, son solicitadas copias del CRT por numerosos intervinientes, lo cual lleva a sacar copias de este documento en cantidad.

**Propuesta de Solución:** Esta situación será resuelta con un cambio de procedimiento y sistemas. Siguiendo el procedimiento actual, luego de aprobada la cotización del transporte terrestre y que se envían todas las informaciones sobre la carga a la empresa de transporte para la emisión del CRT, el mismo es enviado por e-mail para control por parte del importador y el exportador. Con la aprobación de ambos, se genera el CRT original. Se propone que dicho documento sea un documento digital, firmado digitalmente por las partes y que sea obligatorio adjuntarlo a la Carpeta Documental por parte del importador/despachante. De esta forma, todas las autoridades nacionales vinculadas a la Ventanilla Única podrán realizar el control pertinente. El transportista llevará una copia de dicho documento junto con la carga para que la misma sea entregada al despachante, para poder asumir la titularidad de la carga. En la reunión público-privada se estableció que el CRT debería ser codificado mediante un código QR que permita la lectura por diferentes autoridades nacionales para el control digital o basado solo en una copia. Siendo que el documento original digital estará dentro de la Ventanilla Única, todos los intervinientes en esa operación (desde el importador, agente de transporte, agente de carga, puerto y autoridades nacionales) podrán acompañar el proceso, garantizando la trazabilidad de la carga. Se propone que cada entidad que ingrese a la VUCE para el control del CRT, quede registrada en el histórico de esta operación para que no sea necesario utilizar copias del documento en papel. Una vez que el número del CRT sea informado dentro del Módulo de Carga, el mismo no podrá utilizarse nuevamente, impidiendo el fraude con mercadería destinada a contrabando u otros fines.

**Involucrados:** Aduana, Organismos de Control, VUI-VUE-SOFIA



## 47. IMPRESIÓN Y FIRMA DEL EXPEDIENTE DE TRÁNSITO NACIONAL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Solicita Traslado Nacional

**Responsable:** Empresa de transporte/ agente de carga

**Descripción:** Cuando la carga realiza un tránsito nacional desde la frontera de ingreso a Paraguay hasta la Aduana de destino final, el agente de transporte debe realizar un expediente de traslado en el Sistema SOFIA. Dicho documento electrónico generado debe ser impreso y firmado por él, un agente de resguardo y el administrador del puerto. Este documento se solicita al momento de la llegada del camión al puerto de destino final por la sección de Registro para poder proceder con la oficialización del despacho. Esta situación deja en evidencia la falta de utilización de informaciones electrónicas disponibles.

**Propuesta de Solución:** Para solucionar este problema se propone un cambio en el procedimiento para que este sea más eficiente y permita aprovechar los recursos tecnológicos disponibles. Se propone que la solicitud el traslado en SOFIA pueda realizarse desde el momento en que se está en posesión del MIC-DTA. De esta forma, siguiendo la solución a las oportunidades de mejora 45, cuando el puerto de destino final esté vinculado a dicho documento, este podrá por medio del Módulo de Carga vincularlo al despachante responsable por dicha operación y el tránsito se solicitará de forma anticipada. Cuando el país de origen o destino informe a la Aduana de Paraguay la salida del camión de su país, la Aduana de Paraguay dará entrada del camión en territorio paraguayo y el camión podrá continuar hasta el puerto de destino final. Se propone que

el control sea realizado por sistema, sin necesidad de firmar documentos en papel para entregar en la Aduana de destino final. Tanto el ingreso del camión a Paraguay como el ingreso al puerto de destino final, serán registrados en el Módulo de Carga de VUCE. Siendo que cada funcionario aduanero tendrá su login dentro de VUCE, este sistema permitirá que quede registrado su control y todos los intervinientes podrán acompañar el proceso garantizando su trazabilidad y control.

**Involucrados:** Aduana



## 48. CONTROL DE TIEMPOS DE CANALES DE SELECTIVIDAD DESFASADO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Registro controla todos los documentos

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** A partir de la certificación de la Aduana del Paraguay con las Normas de Calidad ISO, existe una medición de tiempo para los diferentes canales de selectividad. Los tiempos establecidos en cada uno de los canales son aplicados al procedimiento de despacho de importación definitiva (IC04) el cual está dentro del alcance del Sistema de Gestión de Calidad. Los tiempos de los canales verde y naranja son registrados y auditados interna y externamente. Según las informaciones de la Aduana, los tiempos son los siguientes:

- **Canal Verde:** Sin control físico ni documental, trámite administrativo de despacho en 30 minutos
- **Canal Naranja:** Control documental, trámite administrativo de despacho en 45 minutos
- **Canal Rojo:** Control físico y documental, sin límite de tiempo.

Siguiendo los pasos actuales para proceder con el despacho de importación, luego de oficializar el despacho en el Sistema SOFIA, se presentan los documentos en la oficina de Registro y a partir de allí, es informado el canal de selectividad. El control de los tiempos como está establecido en el control de calidad de Aduana, no representa un fiel reflejo de los mismos, ya que éstos sólo comienzan a ser contados desde que el funcionario de registro carga esta operación en el sistema. El desfase entre la presentación de documentos y el inicio de control de los tiempos, no ofrece una estimativa real sobre el proceso actual en Paraguay.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de que la medición de los tiempos sea un fiel reflejo de los procesos de importación en Paraguay y -en vistas de la solución I referente a la creación de la VUCE y la realización del despacho 100 % digital, utilizando las herramientas de la Carpeta Documental- se propone un cambio en el procedimiento para que desde el momento de ingreso de las informaciones por parte del Despachante en VUCE para la generación del despacho de importación, se dé inicio al registro de los tiempos. De esta forma, la medición reflejará exactamente el proceso. En el corto plazo, hasta que la presentación de documentos en papel no sea más obligatoria, se propone que a partir de la generación del número del despacho se contabilicen los tiempos.

**Involucrados:** Aduana, VUI-VUE-SOFIA



## 49. FALTA DE DEFINICIÓN DE PLAZOS PARA LA INVESTIGACIÓN EN CASO DE REVERIFICACIÓN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Actualiza el estado del despacho a cancelado (resguardo)  
**Responsable:** Aduana

**Descripción:** El procedimiento de reverificación, establecido en el artículo 46 del Código Aduanero, establece que “las autoridades aduaneras competentes, cuando estimen necesario, podrán disponer durante el trámite del despacho una nueva verificación de la mercadería”. Cuando esto sucede, tanto la mercadería como el medio de transporte quedan inmovilizados, y se procede con una investigación respecto a las declaraciones del despacho, mercadería y documentos. En el caso que, a partir de dicho procedimiento, se detecte que se está incumpliendo alguna normativa aduanera, se realiza una contraliquidación y se aplican multas por declaración inexacta con perjuicio al Fisco. Siendo que, mientras se procede a la investigación, la cual no tiene plazos establecidos para su conclusión, el medio de transporte está inmovilizado en el puerto, los costos de la operación aumentan dejando a los importadores susceptibles de soportar sobrecostos de manipuleo de la carga, sobreestadía del camión y el costo del servicio portuario, aun cuando el proceso concluya sin resultados negativos (se autoriza el libramiento sin reclamación aduanera alguna).

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de aportar mayor previsibilidad y transparencia al proceso que permita al sector privado realizar sus previsiones de costos y al mismo tiempo permita un control eficiente por parte de las autoridades, se propone una modificación normativa que permita que se establezcan plazos mediante Resolución Aduanera para la ejecución de la investigación dentro del proceso de reverificación. En la reunión conjunta pública-privada, los representantes de Aduana mencionaron que sería importante realizar un estudio sobre los tiempos del proceso actual de investigación con el objetivo de definir plazos operacionales que permitan realizar una investigación adecuada sin demoras innecesarias.

**Involucrados:** Aduana



## 50. LA DESIGNACIÓN DE ACOMPAÑAMIENTO Y EL COBRO NO GARANTIZA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

**Modal:** Terrestre  
**Actividad:** Inicia traslado  
**Responsable:** Aduana

**Descripción:** La Resolución DNA N° 256/2018 -Consolidación de Tránsito Aduanero Nacional- establece el acompañamiento de funcionarios de la Aduana a los camiones que se encuentran en tránsito desde la Aduana de entrada hasta la Aduana de destino final. El valor de dicho servicio varía dependiendo la Aduana de ingreso y destino (por ejemplo: Falcón 126.510 guaraníes; Ciudad del Este 210.820 guaraníes). El pago del mismo es realizado por el puerto privado o el transportista terrestre. Sin embargo, estos costos son transferidos al importador. En la práctica, quedan registradas en el sistema SGT las operaciones de Tránsito Aduanero Nacional autorizadas por el Administrador de la Aduana de Entrada, con o sin Acompañamiento del Funcionario Oficial Guarda de Aduana. En los casos que tiene acompañamiento, el sistema menciona quién es el responsable de acuerdo con el registro de funcionarios y disponibilidad. Concluido el tránsito, este guarda queda liberado nuevamente por el sistema para poder ser asignado nuevamente. Si bien el sistema está pensado para hacer eficiente el control, la realidad difiere de este objetivo. La mayoría de las veces el guarda de la Aduana que se asignó no acompaña las cargas, si bien en el sistema queda establecido lo contrario. Existen casos en que el guarda se encuentra aún en Asunción y no puede llegar todavía al lugar de donde salió de frontera y, como en el sistema ya cerró su acompañamiento, este guarda aparece liberado para asignársele nuevamente, aunque no esté en frontera. En otros casos, estos guardas están disponibles en la frontera, pero no realizan el acompañamiento, siendo esta situación constatada cuando el camión llega al puerto sin acompañamiento. El sistema es abierto por Aduana en frontera y cerrado por el puerto privado cuando se confirma la llegada del camión, de esta forma no existe un control fehaciente de la prestación del servicio. Si no se procede



con el pago de este servicio, no es posible liberar los camiones. En estos casos, el servicio es cobrado sin que se realice el efectivo acompañamiento, aumentando los costos del proceso.

**Propuesta de Solución:** Considerando los avances en las negociaciones regionales con relación al uso de precintos electrónicos, la propuesta para solucionar esta situación se encuentra alineada con dicha medida y demanda un cambio en el procedimiento y en la normativa que lo regula. Siendo que los precintos tienen por objetivo ofrecer una mayor seguridad sobre los tránsitos de la carga, la Aduana dispondrá de las informaciones provistas por estos dispositivos para el control de aquellas que tengan como destino final un puerto que no se encuentra en la frontera. De esta forma y siendo que será el sector privado quien asumirá el costo de la utilización de los precintos y que será posible el rastreo de las cargas, se propone alterar la Resolución DNA N° 256/2018 en lo que respecta al acompañamiento de las cargas, para eliminar la figura del acompañamiento por parte de un guarda y los costos derivados de la misma. Por otra parte, siguiendo otra política del gobierno actual establecida en la Resolución 94 de 2018, por medio de la cual se crea el Operador Económico Autorizado, se propone ampliar la habilitación del mismo para otros eslabones de la cadena logística, como lo son los transportistas, puertos y despachantes aduaneros. De esta forma, garantizando una cadena confiable, se propone que el uso del precinto electrónico no sea una exigencia para los operadores autorizados, estableciendo este como uno de los beneficios para las empresas transportadoras que redundará en una disminución de los costos en la operatoria general.

**Involucrados:** Aduana



## 51. INTERRUPCIÓN DEL PROCESO ADUANERO POR UN INCUMPLIMIENTO DE TRANSPORTISTAS

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Cierra traslado

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** Existe un tiempo establecido para que los camiones realicen el tránsito interno entre los puertos de frontera y los puertos de destino final (ejemplo Falcón de 2 horas a 6 horas; Ciudad del Este de 6 horas a 18 horas). Cuando los camiones no llegan en la ventana de tiempo establecida, sea a más o a menos, se genera una multa. Hasta que dicha multa sea pagada, se imposibilita realizar la conclusión del traslado, ya que no se puede realizar en el Sistema SOFIA la apertura de registro. De esta forma, la oficialización del despacho queda condicionada al pago de esta multa aplicada al transportista, impidiendo dar continuidad al proceso. El agente de transporte, responsable por el pago de la multa, solo se entera de la existencia de la misma cuando ingresa al Sistema SOFIA para realizar la apertura del registro. La interrupción del proceso aduanero por un incumplimiento formal por parte del transportista tiene consecuencias para toda la cadena, atrasando el proceso.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de que el flujo de la carga no tenga interrupciones por las faltas ocasionadas por un eslabón de la cadena logística y queriendo al mismo tiempo garantizar el pago efectivo de las multas por infracciones en el proceso, se propone extender el plazo para el pago de dicha multa a 48 horas.

Excedido este plazo, el agente de transporte no podrá proceder con la apertura de registro para la empresa que ocasionó la infracción. Se propone a la vez, la generación de todas las facturas del proceso en VUCE (VUI en el corto plazo) de forma automática, una vez que sucede una infracción, para que todos los intervinientes en el proceso puedan tener acceso a esta información. Estas facturas se generarán automáticamente y podrá ser posible pagarlas en los bancos asociados a VUCE. Esta herramienta permitirá, por ejemplo para el caso de multas, cobrar por las mismas, sin necesidad de parar la carga y haciendo el proceso ágil y transparente.

**Involucrados:** Aduana, VUI-VUE-SOFIA





## 52. INEXISTENCIA DE RENDICIÓN DE CUENTAS DE LOS FONDOS OBTENIDOS POR EL CANON SOFIA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Proceso general

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** El Canon SOFIA es un valor pago por la utilización del Sistema SOFIA a los fines de realizar una operación de comercio exterior. En el caso de la importación terrestre, es pagado por el agente de transporte al momento de realizar la apertura de registro y por el despachante aduanero al momento de oficializar el despacho. El valor de dicho Canon para los despachos varía, siendo 84.340 guaraníes (1 jornal) en operaciones de comercio exterior por valor hasta 5.000 dólares y superando ese monto, el Canon es de 203.130 guaraníes (2,5 jornales). Para el caso de la apertura de registro, el valor del Canon SOFIA es de 1 jornal (84.340 guaraníes). Los fondos públicos obtenidos a partir del pago del Canon SOFIA son administrados por una entidad privada, el Centro de Despachantes Aduaneros del Paraguay, a partir de un acuerdo firmado con la Aduana. Los despachantes aduaneros, quienes pagan dicho Canon; así como los importadores, quienes en definitiva son los que aportan el dinero para el pago, no tienen acceso a la información respecto del destino de dichos fondos. Existe una mesa de seguimiento de la cual participa SIF América, CDAP y Aduana, donde se toman las decisiones respecto al uso de estos recursos, pero las mismas no son compartidas con la comunidad de comercio exterior que aporta los recursos. Considerando solamente el pago de dicho Canon para oficializar un despacho y que son realizadas 55 mil operaciones de exportación por año y 215 mil operaciones de importación por año, eso arroja un valor aproximado de 9 millones de dólares por año.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de aumentar la transparencia del destino de los fondos pagados por los operadores de comercio exterior a las autoridades nacionales, se propone:

- 1) Rendición de cuentas del destino de los fondos del Canon SOFIA de forma anual en portal informático de acceso abierto, pudiendo ser la página web de la Aduana. Esta propuesta se enmarca en la política nacional vigente referida al acceso a la información pública y transparencia gubernamental, que se plasman en el Acuerdo y Sentencia N° 1.306 de la Corte Suprema de Justicia, del 15 de octubre de 2013, que sentó jurisprudencia sobre el derecho humano de acceso a la información pública, consagrado en el Artículo 28 de la Constitución Nacional y en especial a la Ley N° 5189/14, "Que establece la obligatoriedad de la provisión de informaciones en el uso de los recursos públicos sobre remuneraciones y otras retribuciones asignadas al servidor público de la República del Paraguay".
- 2) Destinación de parte de estos fondos a la integración de Aduana a la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Siendo que la principal propuesta realizada por el sector privado es la creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior y que ello requerirá la integración de numerosas herramientas e informaciones que actualmente se encuentran en el Sistema Informático SOFIA, parte de estos recursos públicos deberán destinarse a dicho fin.  
En el largo plazo, ya habiendo conseguido la plena integración de todas las autoridades nacionales responsables por el control del comercio exterior a la VUCE, se propone la reducción de dicho Canon en conformidad a los costos del servicio prestado.

**Involucrados:** CDAP, Grupo del Sector Privado de la UIP, Aduana



## 53. DISPONIBILIDAD 24/7 PARA REALIZAR DESCONSOLIDACIÓN DOCUMENTAL

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Desconsolida documentos/carga

**Responsable:** Línea marítima/agente de carga

**Descripción:** Las empresas de transporte fluvial realizan la declaración anticipada del manifiesto al TEMAFLU. El trayecto desde el puerto de trasbordo hasta los puertos de Paraguay tiene un plazo estimado y declarado a la Aduana, siendo que por numerosas causas naturales y operacionales este puede variar. Al momento del arribo, el cual puede suceder en cualquier momento del día, en cumplimiento de la Resolución 139/2019 de la Aduana, el Agente de Transporte debe registrar el manifiesto de carga para confirmar el arribo de la embarcación en el primer puerto paraguayo en hasta 24 horas. A partir de este registro, el Agente de Carga debe realizar su declaración al TEMAFLU para realizar la desconsolidación de la carga a los importadores correspondientes. El tiempo con el que cuentan para este procedimiento es de 2 horas posteriores al registro por parte del Agente de Transporte. Este procedimiento demanda la disponibilidad de los Agentes de Carga en cualquier día de la semana y horario. Por ejemplo, una embarcación que fue registrada un domingo a las 00:00 horas, demanda del agente de carga su declaración hasta las 02:00 horas de ese mismo día. Esa Resolución no se adecua a los horarios comerciales habituales y no permite una gestión de riesgo eficiente, siendo que las declaraciones de los Agentes de Carga son las que complementan los datos finales de las cargas que ingresan al país, como por ejemplo el importador final de la mercadería.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de brindar las informaciones anticipadas para una gestión de riesgo eficiente por parte de la Aduana, se propone un nuevo procedimiento por medio de modificar la Resolución 139/19 para que se permita al Agente de Carga realizar su declaración al TEMAFLU a partir de la salida de la carga de origen, posibilitando la obtención de todos los datos de la importación antes del arribo de la embarcación en el primer puerto paraguayo. Para que sea posible vincular las declaraciones de los Agentes de Carga con las de los transportistas fluviales/Agentes de Transporte, se propone que se utilice el número de contenedor informado en el BL Marítimo y en el BL Fluvial como un factor común que permite la vinculación de los embarques. De esta forma, deberán llevarse adelante modificaciones en el Sistema TEMAFLU que posibiliten esta declaración.

**Involucrados:** Aduana, Agentes de Carga y Agentes de Transportes



## 54. NORMATIVA NO ADAPTADA A LA REALIDAD OPERACIONAL

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Descarga el buque

**Responsable:** Operador Portuario

**Descripción:** Para proceder con la descarga de la embarcación en el puerto paraguayo, se debe cumplir con lo establecido en el Código Aduanero, requiriendo la presencia de un funcionario del servicio aduanero en ese momento. La Resolución de Aduana 424/2016, establece el procedimiento de solicitud del acompañamiento en horario extraordinario. Para poder solicitar la presencia de la Aduana, es necesario informar un horario preciso de inicio y finalización de la operación, en la cual se demanda la permanencia del funcionario. Esto no se corresponde con la realidad operacional de este medio de transporte, ya que los barcos están sujetos a retrasos por regulaciones de navegación, condiciones climáticas adversas e inconvenientes operacionales en terminales portuarias previas. Debido a la imposibilidad de informar horarios precisos, en la práctica se informa a la administración aduanera del puerto en el que se va a operar, por medio de una nota en

papel, el día en el cual se realizará la operación y esta es autorizada sin acompañamiento real de un funcionario de la Aduana. Luego, a partir de las informaciones ofrecidas por el operador portuario, se realiza el cobro del acompañamiento siguiendo lo establecido en la Resolución 424/2016.

**Propuesta de Solución:** La situación descrita podrá ser resuelta mediante un cambio en el procedimiento. Con el objetivo de que mejorar el control de las descargas sin que esto implique un aumento de costos en la operación de importación, se propone que se utilicen las informaciones de los operadores portuarios (que por su vez cumplen el rol de depositarios de las cargas) sobre las operativas de las embarcaciones. Siendo que los puertos fluviales tienen funcionarios que trabajan 24 horas los 7 días de la semana, todas las informaciones de la descarga podrán ser informadas por el puerto en el Módulo de Carga. A partir de estas informaciones, la Aduana podrá realizar los controles pertinentes. Esta solución busca aumentar la transparencia en el proceso, acercando los controles a la realidad operacional. Para que esto sea posible, todas las informaciones relevantes para la Aduana deberán plasmarse en un formulario dentro del Módulo de Carga (SOFIA en el corto plazo) y deberán ser completadas por la persona responsable del puerto por el acompañamiento de la descarga. Se deberá modificar el Código Aduanero en lo que respecta al acompañamiento de descarga de transportes fluviales, para que esta nueva operativa sea posible.

**Involucrados:** Aduana, Operadores Portuarios



## 55. INTERVENCIÓN EN PAPEL DE DOCUMENTOS POR ANNP

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** Solicita intervención a ANNP y Aduana presentando documentos

**Responsable:** Transportista Fluvial – marítimo

**Descripción:** La herramienta para la Transmisión Electrónica del Manifiesto de Carga Fluvial - TEMAFLU, del Sistema SOFIA permite transferir e intervenir las informaciones del Conocimiento de Carga marítimo y fluvial sin la necesidad de presentación de documentos en papel en las delegaciones aduaneras en el exterior. Estos documentos deben ser intervenidos también por funcionarios de ANNP. Esta intervención debe suceder en primera instancia para que Aduana pueda ver los conocimientos en el TEMAFLU. A pesar de que esta entidad se encuentra ya vinculada al TEMAFLU, pudiendo acceder a las informaciones electrónicas, solicita la presentación de documentos en papel para ser intervenidos. Para que se realice la intervención, se debe presentar el Conocimiento de Embarque Fluvial consularizado. Realizar este procedimiento ante ANNP demanda de 1 a 2 días hábiles, además de los tiempos del consulado en el puerto de trasbordo para realizar la consularización, la cual lleva un tiempo similar.

**Propuesta de Solución:** Esta situación será resuelta por medio de un cambio en la utilización de los sistemas. Con el objetivo de hacer un uso eficiente de las herramientas disponibles y facilitar el comercio exterior, se propone que tanto Aduana como ANNP realicen la intervención de los documentos mediante el TEMAFLU. Para que esto sea posible, se deberá realizar una Resolución de ANNP por medio de la cual se establezca el nuevo procedimiento de intervención electrónica de documentos, reemplazando el procedimiento actual. Esta solución dará fluidez al proceso, sin incrementar los costos de ninguna de las partes, siendo que el sistema ya se encuentra disponible. En medio/largo plazo, con la creación de la VUCE, se propone la integración de la herramienta del TEMAFLU al módulo de carga de la Ventanilla, para aprovechar estas facilidades.

**Involucrados:** ANNP, Aduana, VUI-VUE-SOFIA



## 56. CONTROL Y FIRMA DE DOCUMENTOS EN PAPEL QUE ESTÁN EN EL SISTEMA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** firma y sella

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** Cuando se realiza una importación multimodal, es decir que su tránsito internacional inicia de forma marítima y su conclusión es mediante el transporte terrestre, es necesario solicitar el tránsito aduanero, pasando por un tercer país, hasta el ingreso a territorio paraguayo. Este es el caso, por ejemplo, de las importaciones que llegan a los puertos chilenos con destino final Paraguay. En estos casos es necesario que una copia de la factura comercial, el packing list, MIC-DTA y CRT en papel sean firmados por Aduana en el país de trasbordo, con un costo de 50 dólares por juego de documentos, de acuerdo a lo establecido en el artículo 8 de la Resolución de Aduana 484 de 2015. Estos documentos serán solicitados por los funcionarios de la Aduana en territorio paraguayo, para autorizar la liberación la importación. El procedimiento para firmar estos documentos es demorado, pudiendo incluso retrasar el transporte internacional en su cruce al Paraguay. En los casos de exportaciones que llegan al puerto de San Antonio (Chile), los documentos emitidos en origen deben llevarse hacia Iquique (distancia de 180 kilómetros) donde se encuentran los funcionarios paraguayos. La obtención de los documentos firmados suele demorar en promedio 5 días más que el tránsito del camión, impidiendo proceder con la nacionalización de la mercadería, por la necesidad de contar con documentos en papel firmados. Además de la firma, el funcionario de la Aduana en Iquique debe cargar manualmente las informaciones al STEMP (Módulo del Sistema SOFIA), dentro del Sistema SOFIA. Estas informaciones no están disponibles para la visualización por parte del agente de transporte hasta el cruce de frontera, momento en el que -si existen errores- deben corregirse, demorando aún más el proceso. Por más que dicha información se encuentre en el sistema SOFIA, no es posible dar continuidad en el proceso si no se tienen en mano los documentos con la firma en papel. Además de los costos asociados a las copias, traslados y las demoras, existe una duplicidad al momento de controlar las informaciones, las cuales están en el sistema, pero son requeridas en formato físico. El control de estos documentos también es realizado por parte de ANNP cuando dicha entidad tiene presencia física en el punto de frontera (no siendo el caso del ejemplo mencionado en esta oportunidad). Para realizar este control por parte de ANNP también se solicitan los documentos en papel y se firman y sellan, con el costo de 50 dólares.

**Propuesta de Solución:** Siendo que este control es referente a cargas en tránsito internacional, se propone que sea utilizado el Módulo de Carga dentro de VUCE para el control de dichos documentos de forma digital por parte de las autoridades nacionales. Con la integración de Aduana a la Ventanilla Única, todas las herramientas digitales disponibles estarán dentro de la VUCE, como por ejemplo el sistema STEMP. Actualmente, en el sistema STEMP los documentos ya se encuentran disponibles en formato digital, siendo posible realizar cualquier control sobre los mismos en este formato evitando el uso de papel. En este sentido, se propone la alteración de la Resolución 484 de 2015 de Aduana, para eliminar el procedimiento de control en papel y el cobro respectivo a la intervención. El uso del Sistema SINTIA será la base para que la Aduana paraguaya tenga la información al cruce de la frontera del tercer país de mercaderías con destino a Paraguay, ya que las Aduanas actualizarán las informaciones de tránsito en el mismo. Una vez que esto sucede, el control se realizará a partir de los documentos registrados en la VUCE. Siendo que las informaciones estarán disponibles en el sistema, cualquier funcionario público de Aduana y ANNP podrán realizar este control independientemente de su localización.

**Involucrados:** Aduana, ANNP, VUI-VUE-SOFIA



## 57.FALTA DE INTEGRACIÓN REGIONAL A SINTIA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Realiza Apertura de Registro

**Responsable:** Agente de carga

**Descripción:** La apertura de registro se realiza en el Sistema SOFIA al momento de la llegada de la carga en el puerto de destino final. En esta apertura, el agente de transporte informa los detalles de la mercadería y del medio de transporte (número de la carreta o camión), peso, cantidad de bultos, etc. Las informaciones a partir de las cuales se realiza este registro en SOFIA, son las que componen el MIC-DTA. De esta forma, se transcriben manualmente informaciones pudiendo ocasionar errores de tipeo. La imposibilidad de utilizar 100 % el MIC-DTA digital para las operaciones en la región por la falta de integración de los países a SINTIA, lleva a realizar este procedimiento de cargar datos de un documento manualmente en el sistema. Si bien este documento forma parte de la Carpeta Documental, el mismo es digitalizado y no electrónico, imposibilitando la extracción de datos y generando la necesidad de transcribir los mismos.

**Propuesta de Solución:** La solución al presente problema requiere avanzar en el camino de la integración de los países de la región al Sistema SINTIA, así como una adaptación de los procesos actuales de control para que las informaciones en dicho sistema sean la base de los análisis y controles. La posibilidad de cargar las informaciones del MIC-DTA de forma anticipada dentro de una plataforma donde ambas aduanas puedan realizar sus controles, facilita el proceso eliminando la necesidad de pasar documentos en papel a datos dentro de un sistema con plazos acotados. A la vez, la anticipación en las informaciones, agiliza los controles y el flujo de la carga, siendo que la misma no queda condicionada a las necesidades de llegada física y presentación de documentos.

**Involucrados:** Aduana



## 58.CONTROL DE LAS TRANSFERENCIAS EN PAPEL POR PARTE DE ADUANA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Registro controla todos los documentos

**Responsable:** Aduana

**Descripción:** La nueva disposición de SEPRELAD para el control de las transferencias internacionales demanda la declaración del valor de factura para mejorar la trazabilidad de los pagos. El sistema implementado permite generar un código, el cual se informa en el Sistema SOFIA para poder oficializar el despacho. Esta información, disponible de forma electrónica para el control de las operaciones, no es aprovechada por parte de Aduana, ya que Valoración solicita presentar el SWIFT en papel con el sello del banco que lo ha emitido. Este documento determina los códigos bancarios que son necesarios para realizar o recibir una transferencia internacional. El SWIFT sirve para identificar al banco beneficiario de una transferencia (o banco destino). Siendo que la iniciativa de realizar los controles de transferencias por medio de la predeclaración tiene como objetivo un control electrónico de los movimientos internacionales y que dicho código es informado luego en el Sistema SOFIA, la necesidad de presentación del SWIFT en papel termina cerrando el proceso de control de transferencias de manera manual y en papel por parte de las autoridades.

**Propuesta de Solución:** Para solucionar esta situación y eliminar el control basado en papel, se propone hacer un uso eficiente de los recursos tecnológicos disponibles, como lo es la declaración electrónica a SEPRELAD y la Carpeta Documental. De esta forma, todas las informaciones referentes al pago estarán en la declaración a SEPRELAD y todo

documento necesario para control por parte de valoración necesario, podrá adjuntarse a la carpeta documental. Para ello será necesario modificar el Decreto 13721 del año 2001, específicamente a lo referente al artículo 15 inciso B, donde está establecido que el comprobante bancario certificado sea un documento que acompañe los documentos del despacho de importación. La modificación del presente decreto deberá adaptarse a la nueva realidad operacional donde las informaciones son electrónicas sin necesidad de papel.

**Involucrados:** Aduana y SEPRELAD



## 59. RIGIDEZ EN LA PREDECLARACIÓN A SEPRELAD

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** realiza predeclaración

**Responsable:** Importador

**Descripción:** Cuando se realiza una operación con pago anticipado, la declaración para la SEPRELAD se realiza con la factura proforma. Siendo este un documento provisorio, puede sufrir modificaciones en relación a la factura comercial. Esto ocurre, por ejemplo, si el exportador tuvo una merma en la producción con relación a la esperada, llevando a que la factura comercial sea por un valor menor al establecido en la factura proforma. En el caso que existiesen este tipo de modificaciones, en la reunión de presentación de la nueva medida de control de transferencias internacionales, realizada en el Centro de Importadores del Paraguay las autoridades presentes (Aduana y SEPRELAD), informaron que ciertos campos de la predeclaración serían editables. Sin embargo, actualmente cuando existe una variación entre la factura proforma y la factura comercial, dado la imposibilidad de editar el monto de la declaración, debe procederse a realizar una nueva predeclaración, demostrando las diferencias (a más nota de crédito o a menos nota de débito). El registro a partir de los datos de la factura proforma lleva a que la SEPRELAD realice sus análisis y controles con informaciones preliminares y no definitivas. Esta situación deja en evidencia que la rigidez no aporta un mayor control para el organismo, ya que luego se deberán adicionar las informaciones de la segunda predeclaración a su control y registro. A la vez, lleva a los importadores a tener que realizar dos predeclaraciones, duplicando informaciones ya prestadas.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de evitar el doble trabajo para los importadores/despachantes, así como facilitar el control por parte de SEPRELAD, se propone que el campo “monto origen” de la predeclaración sea editable. De esta forma, una vez que el importador/despachante tiene la factura comercial, en el caso de que la misma tenga una variación en relación a la factura proforma, pueda corregirse y que todas las informaciones queden bajo un mismo número de declaración. Una vez que dicha edición fue realizada, se propone que el formulario de la SEPRELAD genere automáticamente un histórico que deje constancia del valor informado inicialmente y el cambio realizado. De esta forma, existirá una única predeclaración por operación, lo que facilitará el control por parte de las autoridades, así como por parte de las administraciones de las empresas. En la reunión público-privada, el representante de la SEPRELAD informó que la entidad ya estaba trabajando en una reestructuración del formulario en este sentido.

**Involucrados:** SEPRELAD, Aduana



## 60. REIMPORTACIÓN SIN TRANSFERENCIA REQUIERE DE PREDECLARACIÓN A SEPRELAD

**Modal:** Marítimo y terrestre

**Actividad:** realiza predeclaración

**Responsable:** Importador



**Descripción:** Existen mercaderías que son exportadas de forma temporaria para luego ser reimportadas al Paraguay. Para ello, se utiliza el Régimen Especial de Importación IC01 (Reimportación de exportación temporal), por el cual el tratamiento de dicha mercadería ante la Aduana es diferencial. Este es el caso, por ejemplo, de la exportación de recipientes específicos que son enviados a un productor en el extranjero para luego ser reimportados con un contenido específico. Cuando estos productos ingresan nuevamente al país no tienen valor comercial, motivo por el cual no se realiza una transferencia internacional de divisas por ellos. Sin embargo, es necesario realizar una predeclaración a la SEPRELAD. Siendo que la finalidad de la medida implementada por este organismo es el control de las transferencias al extranjero, la obligatoriedad de realizar la predeclaración para todo tipo de operación de importación sin considerar estas situaciones particulares, agrega pasos al proceso sin aportar informaciones factibles de ser controladas.

**Propuesta de Solución:** En la reunión público-privada, la Aduana informó que estaban evaluando esta situación con el objetivo de desarrollar un régimen especial que contemple las reimportaciones sin valor comercial. La propuesta del sector privado es que ante estas importaciones donde no existe transferencia internacional, no sea obligatorio realizar la declaración a SEPRELAD y que el campo dentro del Sistema SOFIA donde se debe informar el código, cuando se utilice esta destinación específica, no sea obligatorio. De esta forma, será posible proceder con el despacho de importación sin adicionar pasos al proceso.

**Involucrados:** SEPRELAD, Aduana



## 61. MONOPOLIO EN LA OPERACIÓN DE LAS MERCADERÍAS DE LA PARTIDA ARANCELARIA 3808

**Modal:** Marítimo

**Actividad:** General

**Responsable:** ANNP

**Descripción:** En el año 2013, mediante el Decreto N° 10250, el presidente Horacio Cartes estableció que todos los productos agroquímicos clasificados en las Partidas Arancelarias 3808 de la Nomenclatura Común del Mercosur, tendrán como único punto de ingreso fluvial la Unidad Portuaria de Villeta de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP). Esta medida fue tomada buscando tener un mejor control de productos considerados peligrosos para la salud y el medio ambiente. En el Decreto se establece que el Puerto de Villeta cuenta con la infraestructura y equipamiento necesarios para recibir, manipular, almacenar y entregar posteriormente los agroquímicos a los importadores del país. En la reunión público-privada, el representante de ANNP informó que también esta medida se tomó ya que, debido a la peligrosidad de dichos productos, no sería recomendable que los mismos transiten por las ciudades una vez nacionalizados. Este Decreto estableció un monopolio para la operación de estos productos dejando disconforme al sector privado por varios motivos. En primer lugar, en época de baja del río, se imposibilita llegar a dicho puerto generando numerosos inconvenientes en las importaciones, lo que llevó a tener que revisar el decreto para realizar una modificación que permitiese habilitar excepcionalmente la operación en el Puerto de Pilar (Decreto N° 1.195/14). Esto deja en evidencia que existen otros puertos que pueden operar dicha carga y que, al momento de realizar el Decreto, no fue considerada la realidad operacional. En segundo lugar, las tasas cobradas por dicho puerto son mayores a las del mercado, aumentando el costo de la operación. Basada en la información publicada en Régimen de Tasas Portuarias ANNP, establecidas en el Decreto 12.297/08, la tasa más baja cobrada es la que se aplica para mercaderías con



un valor imponible establecido por la Dirección Nacional de Aduanas, a partir de US\$ 200,001 es de 0,35 % ad valorem. De acuerdo con la consulta realizada a los puertos fluviales privados, dicha tasa se corresponde con el máximo valor establecido por ellos, siendo las mismas negociadas con los clientes. En tercer lugar, los importadores alegan que la infraestructura es deficitaria, así como la atención de los funcionarios de ANNP los cuales no cumplen con los horarios establecidos. Entre los principales puntos mencionados se encuentran la falta de depósito para almacenar las mercaderías y las grúas sin mantenimiento adecuado, lo que pone en riesgo las cargas. Por último, el Decreto por el cual se impuso el monopolio afectó a los puertos privados que habían realizado millonarias inversiones en tecnología y espacios de almacenaje, cumpliendo con los requisitos necesarios para recibir dichas cargas, las cuales no pudieron ser utilizadas, debido a la restricción al Puerto de Villeta.

**Propuesta de Solución:** Esta situación requiere cambios a nivel de legislación y procedimiento para ser resuelta. Se sugiere la alteración del Decreto N° 10.250 de 2013, para que se permita que todos los destinos portuarios que se encuentren fuera de la ciudad y que cumplan con los estándares de calidad y seguridad establecidos, puedan recibir las mercaderías contenidas en las Partidas Arancelarias 3808 de la Nomenclatura Común del Mercosur. Esta medida garantiza la seguridad y el control de las mercaderías, el aprovechamiento de la infraestructura disponible y posibles inversiones en capacidad portuaria por parte del sector privado, la eliminación del monopolio y su consecuente impacto en la reducción de los costos. A la vez, no perjudica a ANNP, la cual podrá continuar prestando sus servicios para aquellos clientes que consideren libremente que dicho puerto cumple con sus necesidades en términos de seguridad, precio y control.

**Intervinientes:** ANNP, Poder Ejecutivo.



## 62. AUMENTO DE COSTOS POR OBLIGATORIEDAD DE PASAR POR LA ANNP CUANDO NO ES PUERTO DE DESTINO FINAL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Pasa por ANNP y paga tasas

**Responsable:** ANNP

**Descripción:** La Resolución de Aduana 153 de 2007 establece la obligatoriedad a todos los camiones que transportan mercadería para Paraguay a pasar por el puerto público de Ciudad del Este para el pesaje de la mercadería. Cuando los camiones entran a los puertos administrados por ANNP, esta cobra el estacionamiento y el pesaje del camión. Luego de cumplir con este requisito, los camiones se dirigen a puerto de destino final a donde se realizará el despacho de importación, donde nuevamente deberán abonar el pesaje de la mercadería y el estacionamiento. Siendo que el peso que será utilizado a los fines de controles realizados por Aduana, para la liberación de la mercadería es el de ticket de báscula del puerto de destino final, la obligatoriedad de pasar por puertos de administración pública genera netamente un sobrecosto y demoras en la operación. El documento emitido por la ANNP con el peso, en papel, se debe adicionar a la carpeta de documentos del transporte, sin embargo no forma parte del proceso de control aduanero. Al momento de realizar el Mapeo As Is (julio y agosto de 2019) el sector privado mencionó que cuando existe congestión en los puertos administrados por la ANNP para realizar el pesaje de la mercadería, los camiones son liberados para proseguir con su ruta establecida hasta el puerto de destino final, sin necesidad de pasar por la ANNP, dejando en evidencia que este procedimiento es prescindible, existiendo un control fehaciente por parte del puerto de destino final.



## 63. COBRO DE TASAS POR SERVICIOS NO PRESTADOS

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Pasa por ANNP y paga tasas

**Responsable:** ANNP

**Descripción:** Hasta la denuncia realizada por el Sr. Ricardo Daniel dos Santos, presidente de CATERPRA (Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados) en el mes de agosto de 2019, en los momentos donde los camiones que ingresaban con mercadería a Paraguay por Ciudad del Este superaban la capacidad del estacionamiento del puerto administrado por ANNP, los funcionarios de Aduana y ANNP que se encontraban en el puente pedían al chofer una copia del MIC/DTA y dejaban a los camiones continuar hasta el puerto de destino final. En estos casos los camiones pasaban por encima del puente sin tener que realizar el pesaje en el puerto público. En estas situaciones, que se repetían numerosas veces en el año, los camiones continuaban con su ruta hasta puerto de destino final y allí, debían pagar el pesaje de ANNP por más que el mismo no había realizado, para poder proseguir con los trámites para finalizar el tránsito. El pago de ANNP se genera de forma electrónica a través de la aplicación del Centro de Despachantes Aduaneros del Paraguay. Esta situación deja en evidencia que la Resolución de Aduana 153 de 2007 genera pérdida de competitividad por aumento de costos y tiempos, sin adaptarse a la realidad operacional ni aportar un mayor control en el proceso. En la reunión conjunta público-privada (septiembre de 2019) el representante de ANNP mencionó que luego de la denuncia realizada por el Sr. Ricardo Daniel dos Santos, no se autoriza a ningún camión a pasar por el puente sin antes pasar por ANNP y que, para evitar la congestión del puerto en Paraguay, se solicita no liberar los camiones del lado brasilero o argentino para atravesar la frontera. Esta realidad, lejos de mejorar la situación, aumenta los costos del transporte.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 62 y 63:** Para solucionar esta situación y eliminar los costos extras en el transporte terrestre que impactan en la competitividad del comercio exterior paraguayo, se propone un cambio en el procedimiento permitiendo que aquellos camiones que tengan establecido en su MIC-DTA un puerto de destino final que no sea de administración pública, puedan continuar hasta el mismo sin necesidad de tener que pasar por el estacionamiento de ANNP. De esta forma, el cobro de tasas referidas a estacionamiento y pesaje no será realizado dos veces, siendo solamente pago en el puerto donde se realizará el despacho. Para que esto sea posible, deberá derogarse la Resolución de Aduana 153 de 2007.

**Involucrados:** ANNP, Aduana



## 64. TRANSFERENCIA DE COSTOS AL IMPORTADOR POR ACUERDO FIRMADO ENTRE ANNP Y SIF AMÉRICA

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Pasa por ANNP y paga tasas

**Responsable:** ANNP

**Descripción:** A partir de la firma del acuerdo en enero de 2019 entre ANNP y SIF América, para la provisión del servicio de facturación electrónica, se pueden pagar las tasas a ANNP de forma electrónica utilizando la aplicación del CDAP. En el acuerdo se estableció que ANNP pagará un 2,5% a SIF América por cada transferencia realizada utilizando esta modalidad y que el CDAP cobrará 1 dólar por cada liquidación paga en su plataforma. Si bien dicho acuerdo entre ANNP y SIF América tuvo como finalidad la modernización de dicha entidad en términos del pago, en la práctica el 2,5 % es cobrado del importador, no siendo asumido por ANNP. La digitalización de los procesos de ANNP ha resultado en el encarecimiento de la operación, impactando en costos directos para los importadores.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de reducir aquellos costos adicionales que existen en la operación de importación terrestre y que impactan en la competitividad, encareciendo los productos que finalmente consumen los ciudadanos paraguayos, se propone que la ANNP, en cumplimiento del acuerdo establecido con SIF América, asuma el 2,5% del valor de la transacción como costos referidos a su modernización sin que los mismos sean trasladados a los importadores. A la vez, se propone que ANNP, en un medio/largo plazo pueda realizar el cobro de todos sus servicios por medio de la Plataforma de Facturación y Pagos dentro de VUCE (ver Propuesta de Solución a la oportunidades de mejora 13, 14, 15, 16 y 17).

**Involucrados:** ANNP



## 65. TARA DEL CAMIÓN INFORMADA A VIVA VOZ

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Pasa por ANNP y paga tasas

**Responsable:** ANNP

**Descripción:** Al momento de ingresar a ANNP, el transportista terrestre informa la tara del camión a viva voz para las autoridades portuarias. Esto se debe a que ANNP no tiene acceso a la base de datos de DINATRAN, impidiendo realizar el control basado en las informaciones del registro del camión ante la autoridad competente. Esto lleva a realizar este procedimiento informal y abriendo la posibilidad de errores por escuchas incorrectas o anotaciones inexactas, siendo necesario corregir posteriormente este dato, para lo cual en muchas ocasiones se solicitan tasas no fijadas por ley. La tara del camión es un valor fijo sin variación ya en manos de la autoridad competente (DINATRAN). En puertos privados se utiliza la identificación de la tara (en forma de etiqueta) del camión, ya que no se tiene acceso a esta información por parte de DINATRAN para los controles.

**Propuesta de Solución:** La integración y el intercambio de información son dos de las premisas bajo las cuales el sector privado entiende que se pueden resolver diversos problemas como el mencionado anteriormente. En este caso, la información que dispone DINATRAN es necesaria para el control que realiza el operador portuario, sean estos de administración pública o privada. En este sentido, se propone utilizar el Módulo de Carga (ver Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12) de VUCE, para que sea el local donde se encuentre la base de datos de DINATRAN y al momento de ingreso de un camión, a partir del número de chapa del mismo, se pueda extraer esa información de forma automática. Siendo que la creación de VUCE y el Módulo de Carga dentro de la misma son propuestas para un medio plazo, en el corto plazo la habilitación de un usuario por parte de ANNP y de los puertos privados para acceder a esta información disponible en el sistema de DINATRAN, resolvería el problema y garantizaría un control más ágil.

**Involucrados:** ANNP, DINATRAN, Operadores Portuarios Privados.



## 66. DEMORAS EN LAS AUTORIZACIONES DE DINAVISA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Verifica documentos

**Responsable:** DINAVISA

**Descripción:** El proceso de solicitud de autorización de importación a DINAVISA es demorado, impactando en los tiempos del proceso de importación de los productos bajo su control. El horario de atención de los funcionarios de DINAVISA para el análisis de las solicitudes es hasta las 14 horas, y el sistema interno del organismo no es integrado;

es decir que cada una de las áreas del mismo tiene su base de datos y en los casos de controles que necesitan informaciones de otras áreas, es necesario que se realicen consultas internas. Las demoras para obtener la autorización pueden llevar hasta 5 días hábiles. Por otra parte, al momento de realizar las correcciones, muchas veces los despachantes reciben observaciones de forma y no de contenido, como por ejemplo, que la factura no es legible siendo que la misma se encuentra en perfecto estado. Ante estas situaciones son adjuntados nuevamente los mismos documentos y son aprobados por otro funcionario en el siguiente turno. Otra dificultad enfrentada por los despachantes con este organismo se refiere a que las correcciones son realizadas de forma parcial y consecutivamente, lo cual quiere decir que no se realiza una revisión completa de los documentos y datos enviados, sino que los mismos son por partes. Esta situación tiene un gran impacto en los tiempos, ya que -una vez corregido el error identificado- se ingresa nuevamente en la fila y puede ser que el proceso retorne de nuevo al campo de despachante con otra corrección.



## 67. FALTA DE ACCESO A LA PROPIA BASE DE DATOS DE EMPRESAS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Verifica documentos

**Responsable:** DINAVISA

**Descripción:** Entre los documentos solicitados por DINAVISA para autorizar el ingreso de productos bajo su control al territorio paraguayo, se solicita adjuntar el Registro Sanitario del producto, escaneado en VUI. Este Registro es emitido por DINAVISA, pero debido a la falta de acceso a sus propios sistemas, es necesario adjuntarlo nuevamente en cada solicitud. La imposibilidad de acceder a las informaciones catastrales de las empresas lleva a solicitar informaciones que ya deberían constar en los propios sistemas del organismo.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 66 y 67:** Para agilizar el proceso de control y emisión de autorizaciones de importación por parte de DINAVISA se requiere una reestructuración interna del sistema del organismo, lo que llevará a una mejora en los procedimientos. La centralización de todas las informaciones en una única base de datos donde consten los datos sobre las empresas y productos registrados, dará la posibilidad de verificar las informaciones por empresas, así como realizar históricos que permitan agilizar los análisis y autorizaciones. Siendo que esto requerirá una inversión por parte de la entidad para el desarrollo de un sistema de control ágil y eficiente, se propone que los recursos generados por la institución en el desarrollo de sus funciones sean destinados en su totalidad a DINAVISA (a diferencia de lo que ocurre actualmente, donde los recursos son administrados a nivel del Ministerio de Salud). De esta forma, a partir de la administración de sus propios recursos podrá evaluarse la mejor forma de llevar esta inversión a cabo. Se propone que, a partir de los documentos disponibles en la Carpeta Documental, más los datos específicos solicitados para el control del organismo, la solicitud sea analizada por un responsable de los organismos en un único acto para que los importadores y despachantes puedan realizar todas las correcciones de una vez. Adicionalmente se propone que el sistema de gestión de DINAVISA tenga la posibilidad de realizar controles automatizados de datos como el registro de la empresa e históricos, para facilitar el proceso. En la reunión público-privada se propuso de forma complementaria la restricción de los campos editables al momento de la corrección. De esta forma, en lugar de que el importador/despachante reciba nuevamente la solicitud de autorización para corregir con todos los campos abiertos, tan solo aquellos que necesitan ser alterados puedan ser modificados. De esta forma, DINAVISA no tendrá que realizar una revisión de todos los campos cada vez que se realiza una corrección por parte del despachante/importador, facilitando el trabajo. Para que esta solución sea posible, será necesario realizar una adaptación en el proceso de corrección actual.

**Involucrados:** DINAVISA, Ministerio de Salud

## 68. DEMORAS EN LA AUTORIZACIÓN DE DINAVISA VÍA PEN ONLINE

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Verifica documentos

**Responsable:** DINAVISA

**Descripción:** Para la importación de productos químicos y que en cuyo país de origen existe control por parte del organismo responsable por la Vigilancia Sanitaria, antes de poder realizar la operación de exportación es necesario que la Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA) autorice vía sistema PEN online esa operación. Desde el momento que el importador es avisado por el exportador que el producto que se desea importar es controlado en el país de origen, el importador solicita una autorización de importación o carta de no objeción a DINAVISA. La carta de no objeción o autorización de importación demora entre 7 y 15 días para ser emitida por el organismo y tiene un plazo de validez de 90 días (máximo 120 días). Una vez emitido, dicho documento es enviado por Courier al exportador para que este comience su proceso de autorización de exportación ante la autoridad pertinente. Es en este momento que el organismo homónimo realiza una consulta vía PEN online a DINAVISA, para asegurarse de la validez del documento presentado por el exportador. Solo a partir del momento en que DINAVISA autoriza la entrada de dicho producto en territorio paraguayo, el país de origen emite un Certificado de Exportación y se puede dar inicio a la importación junto a las autoridades paraguayas. La autorización vía PEN online en Paraguay solamente puede ser realizada por una persona dentro de dicho organismo, lo que genera demoras de hasta 2 meses para obtener la aprobación. La ausencia de dicha persona de su puesto de trabajo, sea por capacitaciones externas, reuniones, vacaciones o licencia, detiene completamente el proceso. La falta de previsibilidad y dependencia de una persona específica para realizar el procedimiento, imposibilita iniciar la importación, pudiendo impactar en la capacidad productiva de las empresas locales o la pérdida de negocios. A la vez, debido a los tiempos de autorización de la exportación y los plazos de preparación de la mercadería y tránsito internacional, puede ocurrir que la autorización de importación caduque, teniendo que realizar nuevamente un procedimiento administrativo ante dicho organismo.

**Propuesta de Solución:** Como parte de la mejora de procesos de DINAVISA, se propone la creación de procedimientos internos de control estandarizados, para que las operaciones que requieran de autorización vía PEN online no dependan de una persona específica y sí forme parte de un procedimiento de control. Estos procedimientos deberán permitir la automatización de los análisis, hoy realizados de forma manual. Para ello, se deberá crear una herramienta tecnológica que permita el análisis de datos de forma estandarizada. Estableciendo procedimientos internos, se espera que la autorización pueda ser realizada en un día hábil desde su solicitud dando agilidad y previsibilidad al proceso.

**Involucrados:** DINAVISA

## 69. SOLICITUD DE NO OBJECCIÓN PRESENCIAL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita al organismo homólogo una carta de no objeción

**Responsable:** despachante

**Descripción:** La Carta/Certificado de no objeción es un documento que establece que un producto controlado en el país de origen por algún órgano de control, no es controlado dentro del territorio paraguayo por el organismo homólogo. Desde el momento que el importador es avisado por el exportador que el producto que se desea importar es controlado en el país de origen, el importador solicita una carta de No Objeción al organismo correspondiente. Esto se realiza mediante el llenado de un formulario que debe

estar firmado en papel por el regente de la empresa y un apoderado legal. La Carta de No Objeción demora entre 3 a 5 días para ser emitida por el organismo y debe retirarse en papel en la sede de dichos organismos para posteriormente ser enviado por Courier al exportador para que este comience su proceso de autorización de exportación ante la autoridad pertinente. En el caso de DINAVISA, por más que esta entidad se encuentra dentro de VUI, no es posible realizar este procedimiento de forma digital.

**Propuesta de Solución:** Para solucionar esta situación se propone un cambio a nivel de sistemas que permita crear un formulario en VUCE (VUI en el corto plazo) para permitir solicitar la no objeción de forma digital. De esta manera, todas las informaciones necesarias para emitir el documento serán solicitadas en el formulario y podrán adjuntarse los documentos necesarios que sean pertinentes para el análisis. Se sugiere que este formulario extraiga automáticamente todas las informaciones de la empresa registradas en el sistema, para que solo sean requeridas aquellas informaciones referentes a la operación específica que se está llevando adelante. Esto evitará la repetición de datos informados por los despachantes a lo largo del proceso de importación. Esta propuesta resuelve parcialmente el problema descrito, ya que solo se refiere al procedimiento de solicitud; siendo que este documento debe ser aceptado por entidades homólogas a las paraguayas en terceros países. Por ejemplo, el caso de DINAVISA, estas entidades deberán realizar los procedimientos internacionales correspondientes para que la emisión de dicho documento en formato electrónico, cumpla con los requisitos internacionales correspondientes. De esta forma, tanto la solicitud como la emisión estarán alineados con la política Cero Papel.

**Involucrados:** DINAVISA y VUI-VUE-SOFIA



## 70. FORMULARIO DE CUMPLIMIENTO DE LLEGADA EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Realiza el formulario de cumplimiento de llegada y lo presenta DINAVISA y SENAD

**Responsable:** Importador

**Descripción:** Para aquellas importaciones de productos controlados por DINAVISA, una vez que la mercadería ha llegado a la planta/empresa del importador, es necesario informar al organismo. Para ello, se debe descargar de la página de DINAVISA un formulario, llenarlo con los datos de la carga e imprimirlo para que el Regente de la empresa y un representante legal lo firmen. Este documento en papel, se debe entregar junto con una copia del despacho, la autorización de importación de DINAVISA y el Acta emitida por SENAD en DINAVISA y se solicita el acuse de recibo. Todo este procedimiento es realizado exclusivamente en papel, requiriendo informaciones no solo que DINAVISA ya posee, como lo es la autorización de importación, sino también informaciones que se encuentran en otros sistemas a los cuales esta entidad no tiene acceso, como lo es el Sistema SOFIA.

**Propuesta de Solución:** En vistas de las propuestas sobre la mejora de los sistemas de DINAVISA, se propone que se cree un formulario dentro de VUCE (VUI en el corto plazo) para el envío de las informaciones de llegada de las mercaderías. Una vez que estos datos son informados, las demás informaciones referidas al despacho y autorizaciones estarán ya disponibles en la plataforma, no siendo necesario enviar ni adjuntar estos documentos. Hasta la integración de todos los organismos dentro de VUCE, se propone que el número del despacho, así como de las autorizaciones, sea informado dentro del formulario y que de esta forma puedan controlarse estas informaciones de forma remota. Aduana deberá posibilitar a DINAVISA visualizar el despacho finiquitado a partir del número del mismo.

**Involucrados:** DINAVISA, Aduana, VUI-VUE-SOFIA





## 71. FALTA DE ACTUALIZACIÓN DE PRODUCTOS CONTROLADOS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** ¿Necesita constancia de no intervención?

**Responsable:** Despachante de Aduana

**Descripción:** La falta de comunicación entre los organismos de control y Aduana en relación a los productos controlados lleva a que, al momento de ingresar algunas partidas arancelarias, figure en el Sistema SOFIA que es necesario solicitar una autorización o licencia de importación. Aduana es una entidad de aplicación sin ninguna vinculación al control específico que realizan los demás organismos vinculados al control de los productos, esto quiere decir que en relación a los controles específicos Aduana simplemente comunica cuales son partidas arancelarias controladas. Cuando el Sistema SOFIA indica que ciertos productos son controlados, el importador debe proceder con la solicitud de la autorización previa. En los casos en que el sistema indica que el producto es controlado, pero en la práctica dicha entidad no lo controla, el despachante debe tramitar una Constancia de No Intervención. Estas Constancias de No Intervención, establecen simplemente que el organismo no controla dicho producto. Sin embargo, no son realizadas de forma automática y en el caso de algunas entidades, son realizadas en papel. Aquellas emitidas de forma digital, como por ejemplo DINAVISA y SENAIVE, deben ser impresas para presentarlas junto a los demás documentos al momento del despacho. Este procedimiento debe ser realizado cada vez que se importa el mismo producto, debiendo esperar el tiempo de la institución correspondiente para su emisión y pagar cada vez que se solicita la misma (109.000 guaraníes en el caso de SENAIVE, por ejemplo). En el caso de empresas que realizan la importación del mismo producto de forma periódica, no existen históricos que permitan obtener estas No Intervenciones de forma automática ni es posible utilizar una No Objeción ya emitida por esta entidad. La falta de actualización de forma periódica de las listas de productos y posiciones que no tienen control por parte de los organismos de control, sumado a la falta de históricos que permitan la obtención automática de las No Intervenciones, lleva a adicionar un procedimiento más al proceso de importación y encarecer el mismo.

**Propuesta de Solución:** Para superar la situación anteriormente mencionada, se plantean cambios a los procedimientos de los organismos de control en relación a la información que le es brindada a Aduana. Siendo que el Comité de Facilitación de Comercio tiene participación de todas las entidades vinculadas al control de los procesos de comercio exterior, así como representación del sector privado, se propone que se establezca dentro de la agenda de cooperación entre entidades de gobierno la actualización periódica de los productos controlados y sus posiciones arancelarias a la Aduana.

**Involucrados:** Organismos de Control, Aduana, Comité de Facilitación del Comercio



## 72. SUPERPOSICIÓN DE CONTROLES DE MIC Y DINAVISA EN EL CASO DE DOMISANITARIOS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita autorización previa de importación

**Responsable:** despachante

**Descripción:** Para la importación de productos domisanitarios, a partir del Decreto 3214 de 2009 es necesario solicitar una autorización previa de importación ante la DINAVISA y el MIC. Estos organismos tienen finalidades diferentes en lo que refiere al control, siendo el primero responsable por controlar la sanidad de dichos productos, es decir sus características técnicas y específicas, y el MIC siendo el organismo responsable por la protección de la industria local, controlando el cumplimiento de los requisitos



formales y documentales de la mercadería en cuestión, llevando registro de las cantidades importadas y los destinos de las mismas. El proceso para solicitar las licencias ante estos dos organismos inicia con DINAVISA y luego que está aprobada la autorización por dicha entidad, se puede proceder con el pedido de Licencia Previa de Importación (LPI) ante el MIC. Al momento de solicitar la LPI, el MIC solicita un análisis laboratorial nacional. Esto nuevamente debido a que no es propio de dicho organismo tener el conocimiento técnico y específico para el control de dichos productos. Siendo que la primera parte del proceso ha sido aprobada por quien conoce técnicamente el producto y ha establecido parámetros de control de la sanidad del producto, esta exigencia de análisis laboratorial nuevamente analiza las características técnicas del producto, adicionando etapas en el proceso y generando una serie de desafíos. El análisis solicitado solo se puede realizar en 3 laboratorios en todo el territorio nacional, los cuales tienen una tabla de precios por encima de la media de los laboratorios, encareciendo aún más el proceso. Además, para efectuar el análisis requerido, es necesario realizar la importación de un reactivo, el cual debe cumplir con todas las formalidades nuevamente establecidas por ley. Esta situación deja en evidencia que el MIC, por sí mismo, no dispone de las capacidades técnicas para realizar el control de dichos productos, derivando en una serie de procedimientos para obtener informaciones que nuevamente escapan a su función y misión, como lo es un laudo laboratorial. Por más que no es posible solicitar ambas autorizaciones ante el MIC y DINAVISA al mismo tiempo, el parecer positivo del organismo responsable por el control técnico de los productos no es considerado por el MIC para realizar su análisis formal en base a dicha información.

**Propuesta de Solución:** En la reunión público-privada, representantes de DINAVISA y el MIC informaron que existe una instancia de diálogo entre ambas entidades donde podría tratarse este asunto. La propuesta conjunta elaborada en la reunión se resume en un cambio de procedimiento e integración de análisis de las entidades que participan del proceso de autorización previa de importación: MIC, DINAVISA y SEAM. En primer lugar, se propone crear un formulario único para solicitar las licencias de importación de estos productos, donde las tres entidades participantes puedan solicitar todos los datos relevantes para sus análisis. Una vez que el despachante de aduanas llene dicho formulario, automáticamente las tres entidades podrán realizar su análisis de forma concomitante. Para que esta nueva forma de solicitar la licencia sea expedita y ágil, se propone establecer plazos para realizar el análisis documental por parte de las entidades. Si dentro del plazo establecido, una de las entidades no ha dado su parecer, el control de la misma será a posteriori, una vez oficializado el despacho de importación. Para que esta solución sea posible, se deberá modificar el Decreto 3214 de 2009 estableciendo el nuevo procedimiento y sacando del mismo el análisis laboratorial.

**Involucrados:** MIC, DINAVISA, SEAM.



## 73. SOBRECOSTOS DEBIDO A LA NECESIDAD DE CRT PARA SOLICITAR LPI Y AUTORIZACIONES

**Modal:** Terrestre  
**Actividad:** Emite  
**LPI Responsable:** MIC

**Descripción:** La necesidad de presentar el CRT para la solicitud de las autorizaciones previas o LPI genera un cuello de botella en las operaciones de importación, que afecta a los productos controlados por diversas instituciones: MIC, SENACSA, DINAVISA, CNIME, INAN, INTN. Siendo que el CRT solo puede ser emitido una vez que el camión está cargado, este tiene un gran impacto en los tiempos de la operación. Como el transporte ya ha iniciado su tránsito y siendo que el mismo puede ser de 24 horas, la demora en emisión de las autorizaciones lleva a tener camiones parados en frontera esperando tener aprobadas las autorizaciones. Esto deja en evidencia que este documento es un impedimento para tramitar con antelación las autorizaciones y licencias, siendo cualquier

demora del organismo un aumento en los costos del proceso y tiempos logísticos que impactan negativamente en la competitividad. En el caso de las LPI del MIC, estas pueden demorar más de 5 días para ser aprobadas y en los casos que necesitan del Informe Técnico del INTN, los plazos son aún mayores. A la vez, para solicitar las LPI tanto la factura como el CRT deben contar con la consularización para ser cargados dentro de VUI. De esta forma, una vez que estos documentos han sido emitidos, de acuerdo al arreglo entre el exportador e importador, la consularización puede realizarse por parte del exportador en origen o del despachante de aduanas, sea en la sede del MRE o por medio de VUI. Los numerosos problemas vinculados al procedimiento de consularización (ver oportunidades de mejora 33, 34, 35, 36, 37 y 38), además de encarecer el proceso en muchos casos demoran el mismo, impactando en los tiempos para dar entrada con la solicitud de las licencias. Por citar otro ejemplo, el INAN solo autoriza en el mismo día las solicitudes de aquellos productos que fueron presentados antes de las 9:00 AM. De lo contrario, solo serán aprobadas el próximo día hábil, hasta las 13 horas. De esta forma, desde que se tiene el CRT hasta que se solicita la autorización, dependiendo del horario, esta puede solo ser aprobada al día siguiente afectando los tiempos logísticos.

**Propuesta de Solución:** Debido a los plazos necesarios para realizar los análisis por parte de las entidades que controlan y aprueban el ingreso de productos al país y los tiempos de los tránsitos terrestres en la región, se propone una solución que traerá cambios en los procedimientos y sistemas. En ese sentido, se propone una revisión por parte de los Organismos de Control de los documentos e informaciones necesarias para autorizar anticipadamente el ingreso de los productos controlados. Esta revisión tendrá por objetivo eliminar el documento del CRT como requisito para la solicitud de las autorizaciones y licencias previas, siendo solamente solicitados aquellos datos que sean necesarios para proceder con el análisis y aprobación. Se propone que las empresas importadoras, así como los despachantes que trabajan con productos controlados por estas autoridades, participen de esta revisión y sean consultados, para llegar a una solución que resuelva el problema para ambas partes, creando un proceso fluido. Una vez realizado dicho análisis, siguiendo las directrices del organismo para ejercer su control, será modificado el formulario mediante el cual se solicitan las Licencias y Autorizaciones. Siendo que todos los organismos estarán vinculados en VUCE (ver propuesta 1), el control de los Organismos de Control sobre el ingreso de los productos podrá registrarse cuando la LPI o Autorización se vincule a un despacho de importación. De esta forma, este organismo podrá realizar todos los controles pertinentes y actualizar sus estadísticas, sin impactar en los plazos de la operación.

**Involucrados:** Organismos de Control



## 74. FALTA DE ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA DE DINATRAN LLEVA A PRESENTAR DOCUMENTOS EN PAPEL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Realiza apertura de registro

**Responsable:** Agente de transporte

**Descripción:** El proceso de registro de transportes ante DINATRAN es realizado de forma presencial y basado en presentación de documentos en papel. Una vez que la flota de camiones de una determinada empresa está registrada, la misma se carga en el sistema y esta información es utilizada en los controles de la Aduana. Siendo que el proceso de registro es en papel y que la carga de dichos datos al sistema es manual, muchas veces ocurren demoras llevando a que los agentes de transporte deban llevar el registro en papel ante la falta de actualización para poder realizar el ingreso de los camiones a Paraguay. En la reunión público-privada, los representantes de Aduana y DINATRAN informaron que existe un acuerdo para intercambio de informaciones entre ambas entidades, pero que en la actualidad las bases de datos se encuentran desactualizadas.

**Propuesta de Solución:** Para solucionar el problema mencionado anteriormente, se propone una solución que implica cambios en sistemas y procedimientos. La creación de una plataforma por parte de DINATRAM para el registro electrónico de los camiones, facilitará la gestión de las informaciones para DINATRAM, así como para las empresas de transporte. Este sistema deberá permitir registrarse con un usuario por empresa de transporte, cargar los documentos necesarios para realizar el registro y visualizar el estatus del proceso. A la vez, deberá permitir adicionar nuevas unidades de transporte, adicionando solo aquellos documentos necesarios, manteniendo la base de datos de la empresa como complemento. Para que la gestión electrónica de informaciones de DINATRAM tenga un impacto positivo en el comercio exterior, se propone que una vez registrada o actualizada la flota de una empresa de transporte, estas informaciones sean automáticamente compartidas con VUCE para el control por parte de Aduana.

**Involucrados:** Aduana, DINATRAM, VUI-VUE-SOFIA



## 75. PERMISO POR FLOTA LLEVA A TRANSPORTAR NUMEROSOS DOCUMENTOS EN PAPEL

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Procesos general

**Responsable:** Otros organismos de control – DINATRAM

**Descripción:** Debido a los controles a lo largo del territorio nacional y especialmente al ingreso en territorio paraguayo, el conductor del camión debe llevar una carpeta con una serie de documentos dentro de los que se encuentra el permiso de DINATRAM. Este permiso, emitido en papel por DINATRAM, refiere al parque automotor completo de la empresa de transporte. Esto quiere decir, que una empresa que tiene 300 camiones, el permiso tendrá el número de hojas que permita contener toda la información de cada una de las unidades registradas. Una vez que este permiso es emitido, el responsable por la gestión por parte de la empresa de transporte debe sacar una copia por cada uno de los camiones que dispone y hacer firmar por un responsable de DINATRAM cada hoja para que la misma tenga validez en los controles. Como es necesario que el chofer tenga en su poder el documento referente a su camión, esto se traduce en imprimir una copia por unidad dentro del parque automotor. Volviendo al ejemplo anterior, si se tienen 300 camiones, se deberán imprimir 300 copias. La imposibilidad de tener un documento electrónico o un único documento por camión habilitado lleva a que el transportista deba cargar consigo la copia completa de todo el parque automotor en su transporte. El uso de papel para realizar este control y el número de copias necesarias es claramente contrario a la política Cero Papel impulsada por el gobierno, y una oportunidad de mejora para este organismo.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de facilitar el control y hacerlo más eficiente, se propone un cambio en el sistema de registro de las unidades de transporte ante DINATRAM. La presentación de las informaciones, actualmente por flota, no ofrece ventajas al momento de controlar un determinado camión, en vistas de ello se propone que el permiso de DINATRAM de cada unidad de transporte registrada sea por vehículo y esté disponible mediante un código de barras o QR para la lectura por parte de los funcionarios de dicho organismo. De esta forma, a partir de dicho código, se podrá acceder tanto a la información de la empresa de transporte, así como de la unidad que se desea controlar. Como medida complementaria se propone que, a partir del número de placa, pueda accederse a toda la información del vehículo, así como de la empresa de transporte a la cual pertenece.

**Involucrados:** DINATRAM



## 76. PROCESO PRESENCIAL PARA AUTORIZACIÓN DE CARGAS PESADAS ANTE MOPC

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** ¿Es carga peligrosa/ sobredimensionada?

**Responsable:** exportador

**Descripción:** El procedimiento de autorización de tránsito de cargas pesadas ante MOPC, está basado en la presentación de una serie de documentos en papel entre los que se encuentran: habilitación del conductor, foto de la carga, parque automotor, entre otros. Todos estos documentos deben presentarse en original y copia, la cual debe estar autenticada ante un escribano público. Esta práctica de gestión en papel contradice la política Cero Papel y Gobierno Digital y además la exigencia de autenticación encarece el procedimiento. Por otra parte, la autorización solo se puede solicitar de manera presencial y demora un día hábil para ser emitido el permiso, la cual debe retirarse presencialmente. Debido que solo se puede dar entrada a dicha autorización una vez que el camión está cargado, esto implica que no puede realizarse con antelación. Siendo solo posible tan solo solicitar esta autorización a último momento, cualquier eventualidad puede impactar en el proceso logístico como un todo.

**Propuesta de Solución:** La propuesta para hacer más eficiente la solicitud de permisos para cargas sobredimensionadas y/o peligrosas requiere, en primer lugar, la integración del MOPC dentro de VUCE (VUI en el corto plazo). De esta forma, este Ministerio podrá crear un formulario con los datos necesarios para que los agentes de transporte soliciten dicho permiso de forma electrónica. Con relación a los documentos necesarios para obtener dicho permiso, se propone que los mismos puedan ser adjuntados en la solicitud de VUCE, con firma digital para garantizar la responsabilidad ante los mismos. Esta modalidad eliminará la necesidad de llevar los documentos ante un escribano y consecuentemente disminuirá los costos de la operación, manteniendo la posibilidad de identificar quién es el responsable en caso de fraude. Estas informaciones deberán quedar registradas en el sistema del MOPC, pudiendo generar históricos que permitan un análisis más celer de las autorizaciones. Una vez que se aprueba la solicitud, dicho permiso estará disponible en VUCE para el control por parte de todas las entidades que necesiten controlar el mismo. En un corto plazo, de ser posible, dicho permiso podrá ser impreso con firma digital para entregar en eventuales controles que se mantengan en papel, hasta lograr la transición al control por sistemas.

**Involucrados:** MOPC, VUI-VUE-SOFIA, Caminera, Aduana



## 77. COORDINACIÓN DE VIÁTICOS INFORMAL CON INSPECTORES

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Coordina viáticos, días y horas de inspección

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Cuando el puerto de destino final de la mercadería no tiene presencia física permanente del organismo de control que debe realizar la inspección física de la mercadería, es necesario coordinar con la institución y con el inspector designado para que se traslade al puerto a los fines de realizar la inspección. Si bien algunas instituciones tienen viáticos establecidos por reglamento o normativa, en la práctica se solicitan pagos fuera de los mismos para agilizar el proceso. Este procedimiento que se realiza de manera informal por medio de un contacto telefónico o hasta personal, incrementa los costos de la operación. Si es necesaria la inspección de más de un organismo para realizar la inspección, debido a que no es posible realizar la coordinación dentro de alguna plataforma oficial donde todos los organismos estén presentes, se dificulta que sucedan al mismo tiempo.



## 78. PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS EN PAPEL PARA INSPECCIÓN DE SENAVE

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Verifica etiqueta, embalaje, toma muestras y labra acta

**Responsable:** SENAVE

**Descripción:** Las mercaderías que son controladas por SENAVE y para las cuales es necesario solicitar una autorización previa de importación, son inspeccionadas por un inspector de dicha entidad en el puerto de destino final. En el caso de AFIDI (Acreditación Fitosanitaria de Importación) las cuales son necesarias, por ejemplo, para el caso de importación de semillas, es necesario solicitar esta acreditación antes de embarcar la mercadería en origen y luego, una vez que la misma se encuentra en el puerto de destino final, es necesario realizar el pago de la inspección de las etiquetas de las mismas. En estos casos, el pago se puede realizar online (si se dispone cuenta en el Banco de Fomento o Continental, de lo contrario a través de la red bancaria del Centro de Despachantes Aduaneros). Luego de realizar el pago, se debe entregar la factura en el Dpto. de Cuarentena Vegetal (CDV), en punto de ingreso con los técnicos del SENAVE o el Dpto. Comercio (DISE). El horario de atención de SENAVE es hasta las 15 horas, por lo cual es necesario realizar esta gestión con la debida anticipación para no perder un día útil. Si el puerto donde ingresa la mercadería no tiene inspectores de SENAVE de forma permanente, este comprobante es necesario retirarlo de la unidad de SENAVE más cercana, aumentando la antelación con la cual se debe realizar el trámite. A partir del momento en que se presenta el comprobante del pago en papel, el técnico de SENAVE verifica en la VUI, que el número de la solicitud detallada en la factura se encuentre autorizada. Se imprimen dos ejemplares de cada AFIDI, donde el original es firmado por el técnico del DCV autorizado para el efecto, y el mismo se entrega al usuario; en el duplicado se deja constancia de la entrega del documento con la correspondiente firma, aclaración y número de cédula de la persona que retira, posteriormente se archiva en el Dpto. Cuarentena Vegetal. La impresión de la AFIDI puede realizarse también en las Oficinas de Punto de Ingreso o en el Departamento de Comercio de Semillas (DISE). Esto demuestra que, si bien el pago es electrónico, el proceso de gestión y control es realizado en base a documentos en papel. La representante de SENAVE en la reunión público-privada informó que dicho control queda registrado en el sistema, pero que el procedimiento interno establecido por el organismo demanda la solicitud del comprobante en papel.



## 79. PROCEDIMIENTO MOROSO PARA DESIGNACIÓN DE INSPECTORES DE INFONA

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Verifica y Labra actas

**Responsable:** Otros organismos de control

**Descripción:** INFONA es la entidad responsable por el control de las importaciones de madera y sus derivados. Para la importación de dichos productos, por medio de VUI, el despachante de aduanas solicita una autorización de importación. Una vez que se dispone de la misma, INFONA deberá inspeccionar la mercadería en el puerto de destino final para autorizar el ingreso de dichos productos a Paraguay. Para coordinar la inspección, los despachantes deben contactarse con la entidad, siendo extremadamente difícil obtener una respuesta por medios electrónicos o telefónicos. Esto lleva a que los despachantes deban dirigirse personalmente a San Lorenzo, para que efectivamente se designe un inspector con el fin de controlar la mercadería en el puerto de destino final. La falta de inspectores lleva a que el plazo para que este procedimiento se realice sea de 72

horas, lo cual impacta en los tiempos del proceso, aumentando sus costos y demorando la disponibilidad de la mercadería por parte del importador.

**Propuesta de solución a las oportunidades de mejora 77, 78 y 79:** Los problemas descritos serán solucionados mediante un cambio en los procedimientos, producto de la utilización de herramientas digitales. Se propone la creación de una Agenda Electrónica de Inspección en VUCE, que permita coordinar las inspecciones con los organismos de control y la Aduana de forma electrónica, sin necesidad de realizar contactos personales. Se propone crear dentro de la Ventanilla Única, un sistema que permita automáticamente designar el funcionario que será responsable por verificar la mercadería, estableciendo día, horario y local de inspección. Para que esto sea posible, todas las entidades que realizan inspecciones deberán tener cargada y actualizada la base de datos de sus funcionarios, con sus respectivos horarios, para que el sistema pueda de forma inteligente asignar a las personas responsables (similar a lo que sucede con el sistema de acompañamiento de cargas en tránsito de la Aduana). En el caso que la designación de un inspector requiera el pago de viáticos, los mismos serán automáticamente generados en el sistema mediante la Plataforma de Facturación y Pagos, otorgando transparencia al proceso. Esta agenda estará disponible para aquellas mercaderías que hayan realizado el pago de las correspondientes autorizaciones. Siendo que solo el cumplimiento de todos los requisitos aduaneros y administrativos habilitará al despachante hacer uso de la agenda para solicitar la inspección, no será necesario presentar documentos en papel que comprueben pagos para proceder con la inspección, ya que el sistema habrá verificado esto de forma automática. De esta manera, los procedimientos de inspección serán transparentes, podrán ser medidos los tiempos de cada institución con mayor asertividad y todas las empresas estarán en igualdad de condiciones, evitando cualquier tipo de práctica discrecional.

**Involucrados:** SENAVE, INFONA, Organismos de Control en general.



## 80. FORMULARIOS DE TOMA DE MUESTRA Y RETENCIÓN EN PAPEL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Verifica etiqueta, embalaje, toma muestra y labra acta

**Responsable:** SENAVE

**Descripción:** Las mercaderías controladas por SENAVE deben ser inspeccionadas por un ingeniero de dicha entidad en el puerto. Cuando el inspector toma muestra de la mercadería, realiza un acta que se encuentra en la VUI. Este comprobante de la toma de muestra solo puede ser impreso por el inspector de SENAVE, el cual luego de firmarlo y sellarlo se lo entrega al despachante. Lo mismo acontece con el Acta de Retención que se realiza cuando hay alguna observación, la cual es entregada al despachante en papel con firma y sello. Esta práctica contradice la política Cero Papel, ya que existe necesidad de conservar dichos documentos con firma y sello.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de hacer un uso eficiente de las herramientas tecnológicas disponibles y a la vez ayudar en la implementación de la política Cero Papel impulsada por el gobierno, se propone que las Actas tanto de toma de muestra como de retención, se encuentren disponibles en VUCE con firma digital del inspector que realizó dicha inspección. Estos documentos deberán tener la validez suficiente como prueba de la realización de este procedimiento en controles posteriores. Para ello, las disposiciones legales y procedimentales de SENAVE deberán ser modificadas y modernizadas, para que estos documentos tengan validez de prueba legal.

**Involucrados:** SENAVE, VUI-VUE-SOFIA





## 81. PROCESO DE DESIGNACIÓN DE INSPECTOR PRESENCIAL Y EN PAPEL EN SENAD

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita autorización previa de importación

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Para solicitar el permiso de importación de productos controlados por SENAD, es necesario iniciar los procedimientos ante DINAVISA. Una vez que dicho organismo ha emitido su autorización, la SENAD procede con su análisis. En la VUI, el despachante puede ver la aprobación de la solicitud de DINAVISA con dos códigos, siendo una para esta entidad y otro para la SENAD. Sin embargo, siendo que la SENAD no se encuentra en VUI, al momento de la llegada de la carga en puerto de destino final, es necesario dirigirse personalmente a dicha entidad con la autorización impresa, para que sea designada la persona que realizará la inspección física. Esta modalidad de trabajo de SENAD contradice la política Cero Papel impulsada por el gobierno y demanda el traslado de un funcionario de la empresa o agencia de despacho hasta la oficina de la SENAD para poder continuar con el proceso de importación.

**Propuesta de Solución:** La solución a este problema requiere cambios a nivel de sistemas, procesos y legislación. En primer lugar, se propone adaptar los procedimientos de la SENAD, así como las normativas que los amparan para que dicho organismo se integre a la VUCE (VUI corto plazo). A partir de dicha integración, se propone la creación de un formulario electrónico de solicitud de los permisos previos de dicha entidad dentro de la VUCE. A partir del número de registro de la empresa dentro de la plataforma, serán extraídos todos los datos de la misma, los cuales serán complementados con los datos de la operación para hacer más eficientes los análisis, evitando la repetición en las informaciones solicitadas. Con la posibilidad de solicitar los permisos dentro de esta plataforma, los mismos estarán disponibles automáticamente para que otros organismos de control puedan verificarlos y proceder con sus controles sin necesidad de envío de documentos. Con relación a la designación de inspectores, siendo que la autorización de esta entidad ya estará disponible en VUCE, se propone la utilización de la Agenda Electrónica de Inspección descrita en la propuesta de solución a las oportunidades de mejora 77, 78 y 79. Siendo que la creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior demandará un plazo más extenso para su implementación, se propone en el corto plazo la integración de la SENAD a VUI para la solicitud de los permisos de forma electrónica.

**Involucrados:** SENAD, VUI-VUE-SOFIA



## 82. IMPOSIBILIDAD DE EVALUAR LOS PRODUCTOS A PARTIR DE LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS POR INTN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Retorna solicitud de importación

**Responsable:** Otros organismos de control- INTN

**Descripción:** A los fines de obtener el Informe Técnico de INTN es obligatorio presentar la factura traducida. Sin embargo, cuando esta entidad procede con su análisis, suele solicitar a los importadores la traducción de otros documentos como el Packing List y Certificados, esto genera una demora en el proceso de emisión del informe, ya que es necesario solicitar la traducción de los mismos. En la reunión público-privada, representantes de esta institución mencionaron que esto se debe a que en numerosas ocasiones las facturas tienen la mercadería codificada y por más que la misma esté traducida, no existe posibilidad de identificar el producto claramente. Esta situación deja



en evidencia que los requisitos establecidos para la solicitud del Informe Técnico no necesariamente brindan las informaciones necesarias para efectuar el análisis de INTN, derivando en la necesidad de frenar el proceso y solicitar informaciones complementarias.

**Propuesta de Solución:** Para superar la situación anteriormente mencionada, se plantean cambios a nivel de procedimientos. En la reunión público-privada se llegó a un acuerdo que esta situación podría ser resuelta mediante una revisión de las informaciones que se solicitan para realizar los análisis, así como los documentos y el formato de presentación para verificar cuáles son necesarios y útiles para el análisis por parte del organismo. Siendo que INTN está en proceso de ingresar al VUI para recibir las solicitudes de Informes Técnicos, se propone que se realice una revisión conjunta con el sector privado de los documentos y datos solicitados, a los fines de que los mismos sean aquellos necesarios para realizar el análisis completo de la solicitud sin tener que solicitar informaciones complementarias. Para ello deberán crearse grupos de trabajos público-privado, compuestos por aquellas empresas que realizan operaciones de comercio exterior y que demandan el control de INTN junto con los funcionarios de esta institución. Este trabajo conjunto tendrá como objetivo final la creación de un formulario que se adapte a las necesidades tanto de INTN como del sector privado.

**Involucrados:** INTN, Sector Privado, VUI-VUE-SOFIA.



## 83. DEMORA Y BUROCRACIA PARA LA EMISIÓN DEL INFORME TÉCNICO DE INTN

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita autorización previa de importación

**Responsable:** Despachante aduanero

**Descripción:** El Informe Técnico del INTN es un requisito necesario para la importación de ciertos productos metalúrgicos como por ejemplo cables, chapas térmicas, alambres, entre otros y a la vez, debe solicitarse previamente a la Licencia Previa del MIC. La emisión de este informe técnico demora en promedio 3 días y es emitido en papel, con lo cual debe retirarse en la sede de INTN. Dicho informe debe ser solicitado por operación, con un costo de 140.000 guaraníes, y establece que los productos clasificados en determinada partida arancelaria no están afectados por una serie de decretos, como por ejemplo los Decretos 10809/2000 y 11575/2007. Una vez emitido, el informe debe ser autenticado ante escribano para adjuntarlo a VUI, y solicitar la LPI correspondiente. Las demás informaciones constantes en dichos documentos son los datos de la empresa y del producto, de acuerdo con lo declarado en la factura comercial. El documento no ofrece ningún análisis del producto, siendo el mismo cada vez que se importa la misma mercadería. La inexistencia de un histórico por empresa y operación, así como la imposibilidad de utilizar informes anteriores con las mismas partidas arancelarias, lleva a tener que esperar el plazo mencionado cada vez, retrasando la operación y encareciéndola.



## 84. CONSULARIZACIÓN DE DOCUMENTOS PARA SOLICITAR INFORME TÉCNICO

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Solicita autorización previa de importación

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** Para solicitar el Informe Técnico ante INTN, deben presentarse personalmente ante dicha entidad la factura comercial, packing list, Certificado de Origen y CRT, además de una nota de solicitud de Informe Técnico. Tanto la factura como el CRT deben estar visados, lo cual requiere que luego de su emisión en origen, pasen por

el proceso de visación y posteriormente sean autenticados por un escribano público en Paraguay. De esta forma, si la empresa decidiese realizar el proceso de consularización de documentos por medio de VUI, de todas formas dicho documento digital no podrá ser utilizado en este formato, ya que la presentación física del mismo es imprescindible, además de la autenticación por parte de un escribano. Siendo que el CRT solo puede ser emitido una vez que el camión está cargado, la necesidad de realizar la consularización y la autenticación del documento puede llevar a que no haya sido posible obtener los permisos y autorizaciones, tanto del INTN como del MIC, previamente a la llegada del camión en frontera. Esta situación genera sobrecostos al proceso por camiones parados en frontera, con necesidad de pagar sus días extras.

**Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 83 y 84:** La solución a estos problemas requiere cambios a nivel de sistemas, procesos y legislación. En primer lugar, es fundamental el ingreso de INTN en la VUI para la gestión de todas las autorizaciones que se encuentran bajo su rango de acción. En la reunión público-privada, el representante de VUI informó que el proceso de integración de INTN se encuentra actualmente interrumpido debido a que dicha entidad no ha suscrito un acuerdo con el Banco de Fomento para que sea posible recibir pagos electrónicos. Superada esta instancia, la integración será posible. A partir de dicha integración, se proponen las siguientes soluciones para agilizar el proceso de emisión de los Informes Técnicos:

- Creación de un formulario electrónico de solicitud de Informe Técnico dentro de la VUCE (VUI a corto plazo). A partir del número de registro de la empresa dentro de la plataforma, serán extraídos todos los datos de la misma, los cuales serán complementados con los datos de la operación para hacer más eficientes los análisis, evitando la repetición en las informaciones solicitadas. Con la posibilidad de solicitar los Informes Técnicos dentro de esta plataforma, los mismos estarán disponibles automáticamente para que el MIC pueda proceder con sus controles sin necesidad de envío ni autenticación de dicho documento.
- Los documentos necesarios para realizar los controles de INTN se encontrarán dentro de la Carpeta Documental, y no será necesario adjuntarlos nuevamente. Todas las entidades podrán verificar dichos documentos digitales.
- Creación de un histórico por empresas para emisión automática de Informes Técnicos para productos solicitados anteriormente dentro de INTN. A partir de informar dentro del formulario el NCM de la mercadería, se podrá acceder al histórico y utilizar la misma descripción ya analizada por el INTN, conforme consta en la factura que será adjuntada. En estos casos el certificado será emitido automáticamente. Estos Informes serán pagos solo al momento de la primera emisión, siendo las demás sin valor ya que el documento se generará de forma automática, sin necesitar de análisis de funcionarios de dicha institución.
- Cuando dicho Informe establezca que el producto no está afectado por cierto Decreto, el informe, además de automático, no tendrá costo para el importador/despachante. Este procedimiento será similar a lo que sucede actualmente con las LPI del MIC para cables que no son utilizados para tendido eléctrico.
- Adecuación de la normativa vigente para poder proceder con el proceso de solicitud, análisis y emisión de certificados de forma electrónica, sin necesidad de presentación de documentos en papel autenticados.

Con relación a la consularización de documentos, cuando sea posible adjuntar los documentos en VUI, se podrá utilizar la versión digital de los mismos. Para mayores detalles sobre las soluciones propuestas sobre consularización de documentos en el proceso de importación, ver Propuesta de Solución a las oportunidades de mejora 33, 34, 35, 36, 37 y 38. Siendo que la creación de una Ventanilla Única de Comercio Exterior demandará un plazo más extenso para su implementación, se propone en el corto plazo la integración de INTN a VUI y la aplicación de las demás soluciones propuestas buscando la facilitación del comercio en un corto plazo.

**Involucrados:** MIC, INTN, VUI, VUI-VUE-SOFIA

## 85. ALTO COSTO DE LPI PARA ALAMBRES

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Verificación de documentos

**Responsable:** MIC

**Descripción:** La importación de alambres requiere la solicitud de una LPI al MIC. La solicitud de dicha Licencia tiene un alto costo no solo por el valor de la misma establecido por el MIC, sino por los procedimientos necesarios para obtener los documentos para su pedido. Para realizar dicha solicitud, es necesario llenar un formulario en VUI y adjuntar una serie de documentos dentro de los que se encuentra la Constancia de No Producción Nacional, emitida por la UIP y el Informe Técnico, realizado por INTN, el cual tiene un costo de 140.000 guaraníes. La Constancia de No Producción debe ser solicitada por la empresa importadora o su despachante a la UIP, y no existe un plazo definido para su emisión (conforme fue descrito en la oportunidad de mejora 28 referente a materia prima). Dicho documento, debe ser solicitado presencialmente y luego debe ser retirado de la UIP para poder ser adjuntado a la VUI, con sus consecuentes costos operacionales de disponibilizar un funcionario de la empresa para realizar este trámite. La importación recurrente de un mismo producto por parte de una misma empresa, no permite el uso de la misma Constancia de No Producción ya emitida por la UIP, siendo necesario realizar este procedimiento cada vez que es necesario solicitar la LPI. Por otra parte, el valor de esta LPI es de 590.380 guaraníes, además de la comisión que debe pagarse al Banco de Fomento (5.500 guaraníes si la empresa no dispone de cuenta en dicho banco y se paga en Ventanilla). Este valor elevado impacta en los costos de las empresas que trabajan con la importación de dichos productos, encareciendo la operación y no tiene su justificación en el análisis realizado, ya que no son emitidos laudos o informes, sino simplemente la autorización de importación.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de aumentar la competitividad de las empresas paraguayas del sector, se propone la reducción de costos de la tasa paga al MIC en relación con el servicio efectivamente prestado, siguiendo los lineamientos del Acuerdo de Facilitación al Comercio. Para ello, el MIC deberá realizar un análisis de su proceso de emisión de LPI para alambres con el objetivo de establecer un valor que satisfaga las necesidades de la entidad, sin perjudicar a la industria local. Se propone que el sector privado participe de dicho análisis para establecer el valor de estas LPI. En relación a la Constancia de No Producción emitida por la UIP, siguiendo las soluciones planteadas a las oportunidades de mejora 28, 29 y 30, se propone de forma complementaria que las mismas puedan ser solicitadas y emitidas de forma electrónica en la VUCE, para que puedan ser utilizadas para la solicitud de LPI, sin necesidad de tener que retirar las mismas presencialmente.

**Involucrados:** MIC, Sector Privado, VUI-VUE-SOFIA, UIP

## 86. INESTABILIDAD DEL SISTEMA SAMWEB

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Solicita autorización previa de importación

**Responsable:** Despachante

**Descripción:** El Sistema Automatizado de Maquila en la Web (SAM Web), dependiente del CNIME (Consejo Nacional de Industrias Maquiladoras de Exportación) es una aplicación informática que tiene por objetivo apoyar a que el sistema maquilador en el Paraguay cuente con una operativa ágil y transparente, accesible a los usuarios y acorde a las exigencias del comercio internacional actual. Este sistema se encuentra fuera de la Ventanilla Única del Importador, siendo de esta forma un portal más al que se debe acceder para poder realizar una importación. Al momento de realizar una importación bajo el Régimen de Maquila es necesario solicitar el CNU (Código Numérico Único), el cual será utilizado posteriormente en el despacho. Dicho Código debe ser solicitado por cada operación de importación. Los

importadores usuarios de dicho sistema informaron que el sistema es inestable debido a la sobrecarga, lo cual lleva a que luego de cargar todas las informaciones, no es posible generar el Código. Para poder generar el CNU en el sistema es necesario informar los datos de la factura comercial, así como del Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). Considerando los cortos tiempos del tránsito terrestre en las importaciones de la región y la obligatoriedad de colocar el número del CRT (el cual implica que el camión ya está cargado), la inestabilidad del sistema para generar el CNU, lleva a retrasar la operatoria logística como un todo, aumentando los costos del proceso.

**Propuesta de Solución:** En la reunión conjunta público-privado, el representante de la VUE mencionó que actualmente se están realizando los trabajos necesarios para integrar esta herramienta dentro de la VUE. De esta forma, el proceso anteriormente mencionado en el SAMWEB, podrá ser realizado dentro de la VUE para el caso de las importaciones. Fue mencionado que la capacidad de dicha plataforma es superior a la del SAMWEB, lo cual traerá una mejora en las operaciones. La propuesta presentada y discutida en la reunión, es aún superadora, previendo la integración de esta herramienta dentro de la VUCE. Esto será posible mediante la integración de la VUI, VUE y SOFIA, con todas las herramientas que hoy poseen, en un único portal donde los operadores podrán acceder para realizar, de inicio a fin, todas sus operaciones de comercio exterior. De esta forma, se solicitará el CNU dentro de VUCE y este número automáticamente estará en el sistema para proceder con el despacho. En relación a los datos requeridos para solicitar el CNU, se propone aprovechar esta instancia de integración a la VUE para realizar una modificación del formulario con el objetivo de eliminar la necesidad de informar el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) y en su lugar, colocar los datos necesarios para el control correspondiente a los fines de otorgar el permiso de importación. En este sentido, si el puerto de destino final es una información considerada relevante para el análisis, la misma podrá ser informada al momento de solicitar la autorización de importación, sin necesidad de adjuntar el documento relativo al Conocimiento de transporte o su número. De esta forma, la autorización de importación bajo el régimen de maquila podrá ser solicitada con anticipación, haciendo el proceso más ágil y al mismo tiempo garantizando el control. Una vez que se realice la modificación de los datos necesarios para la solicitud de importación, se deberá actualizar el Instructivo de Procedimientos y Trámites Administrativos de la Secretaría Ejecutiva CNIME en lo que refiere a la Operación, específicamente al apartado III Importación Maquila que se encuentra en la página del MIC<sup>7</sup>.

**Involucrados:** Consejo Nacional de Industrias Maquiladoras de Exportación, MIC y Ministerio de Hacienda



## 87. INESTABILIDAD DEL SISTEMA BANCARIO IMPIDE REALIZAR APERTURA DE REGISTRO

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** apertura de registro

**Responsable:** Transportista

**Descripción:** Al momento de realizar la apertura de registro, se generan dos cobros: Canon SOFIA e INDI. Este último se paga de forma electrónica. Sin embargo, en numerosas ocasiones la inestabilidad del sistema bancario impide comunicar el pago efectuado a Aduana, imposibilitando realizar la apertura del registro. Esta situación afecta a toda la cadena logística desde el transporte hasta al importador, ya que la apertura de registro es un paso necesario para poder oficializar el despacho de importación.

**Propuesta de Solución:** Para solucionar este problema se propone un cambio en el procedimiento y consecuentemente en los tiempos en que se realiza el pago del INDI. Siendo que la liquidación del INDI se genera en relación al valor de la visación consular del MIC-DTA, se propone que dicha liquidación sea generada al momento del registro del MIC-DTA en el Módulo de Carga de VUCE. Esto permitirá realizar el pago con anticipación

a la apertura de registro, anulando el impacto de la inestabilidad del sistema bancario. La integración de todos los organismos de control dentro de la misma plataforma permitirá a la Aduana tener la información necesaria en el sistema para autorizar las operaciones.

**Involucrados:** Ministerio de Hacienda, Aduana



## 88. PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS EN PAPEL PARA RENOVACIÓN ANUAL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** General

**Responsable:** Importador

**Descripción:** Los diferentes actores que operan en los procesos de comercio exterior deben, anualmente, realizar la renovación de su habilitación para operar ante Aduana. La Resolución de Aduana 71 de 2011 establece las documentaciones exigibles para la inscripción y habilitación anual para cada actor. Si bien existe una plataforma de Aduana para cargar los datos, todos los documentos deben presentarse en papel, siguiendo las fechas establecidas. Existen algunos documentos solicitados de forma anual, los cuales no tiene vencimiento, como por ejemplo el RUC de las empresas. A la vez, muchos de estos documentos, por más que no esté establecido en la Resolución mencionada, son solicitados autenticados, lo que aumenta considerablemente el costo de los mismos. Esta exigencia es contraria a la política Cero Papel, demandando la necesidad de trasladarse físicamente para realizar este procedimiento a la Aduana.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de que el comercio exterior paraguayo sea una referencia en la aplicación de la Política de Gobierno Digital y Cero Papel y, siendo la Aduana uno de los entes más comprometidos con la modernización de los procesos, se propone que se actualicen los procedimientos actuales con el objetivo de que el uso de la plataforma para cargar los documentos de Aduana sea suficiente para proceder con la habilitación. Para ello, todas las empresas vinculadas al comercio exterior deberán tener firma digital que permita dar mayor seguridad y autenticidad a los documentos, así como identificar a los responsables. A partir del número de RUC de las empresas, podrán extraerse todos los datos de la misma que ya han sido registrados por la empresa y se podrán cargar todos los datos, informaciones y documentos necesarios para la renovación de la habilitación. Se propone que una vez que todos los documentos han sido cargados, se dé un número del proceso que permita acompañar la habilitación. Este mismo sistema, una vez que el análisis ha sido registrado, enviará un correo electrónico al e-mail registrado por la empresa, confirmando el registro. Para que esta solución sea factible, se deberán actualizar las disposiciones legales vigentes, estableciendo que los documentos deberán ser electrónicos o posibles de digitalizar. Esto será un incentivo para la modernización de los procesos del sector privado, como por ejemplo la emisión de las pólizas de seguro electrónicas.

**Involucrados:** Aduana, Operadores del Comercio Exterior



## 89. REGISTRO POR RUBRO ANTE EL MIC CON INFORMACIONES REPETIDAS

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** Eje general

**Responsable:** Importador

**Descripción:** Anualmente, las empresas que importan productos controlados por el MIC y que deberán solicitar LPI para su ingreso, deben realizar la renovación del registro de importador por rubro. Si bien este trámite es realizado para la importación, el mismo

se debe concretar en la Ventanilla Única del Exportador. El primer paso para proceder con este trámite es solicitar un usuario en VUE y luego, dependiendo de cada rubro y su normativa legal, adjuntar una serie de documentos y pagar una tasa de 7 jornales (por rubro). Si bien algunos rubros solicitan algunos documentos específicos, la mayoría de los documentos solicitados son los mismos, ya que se refieren a la empresa importadora: Estatuto, Balance, Registro de firma en la Aduana, Referencia bancaria, etc. Si una empresa debe registrarse para operar en varios rubros, debe no solo pagar la tasa para cada uno de ellos, sino que también adjuntar los mismos documentos cada vez.

**Propuesta de Solución:** Siendo que el control es realizado por parte del MIC y que la mayoría de los documentos son los mismos independientemente del rubro, se propone cambios en el procedimiento de registro, anulando la necesidad de registro por rubro y que en su lugar se cree un macro formulario inteligente, dentro de VUCE, donde las empresas puedan informar los datos necesarios para el registro y adjuntar los documentos cada vez. Este formulario deberá contar con una parte dinámica en la cual se seleccionan los rubros en los cuales se desea operar y que en esta sección se soliciten documentos específicos referidos al rubro. Esta solución busca no sólo hacer más eficiente el proceso y centralizar los registros en un único acto, sino que también eliminar los sobrecostos en el proceso de importación.

**Involucrados:** VUI-VUE-SOFIA, MIC



## 90. DENUNCIAS INFUNDADAS GENERAN COMPETENCIA DESLEAL

**Modal:** Marítimo y Terrestre

**Actividad:** proceso general

**Responsable:** Importador

**Descripción:** El control en las fronteras en el comercio internacional tiene una gran importancia para la protección de los derechos de propiedad industrial e intelectual, y en especial las marcas, ya que resulta una medida preventiva muy efectiva frente a la falsificación de productos y la lucha contra la piratería. Cuando una importación es denunciada por parte de un abogado el cual se encuentra representando a una importadora, por ejemplo, en el caso de falsificación de marcas, se inicia un proceso ante la Fiscalía. En este momento se bloquea el conocimiento de embarque, impidiendo proceder con el despacho de importación. A partir de la denuncia, la mercadería queda inmovilizada en el depósito aduanero, hasta la conclusión de la investigación. En este momento se generan para el importador costos relativos al personal de verificación, posicionamiento del contenedor/camión, servicios de montacargas, además de los días del almacenaje. En el caso de ser por modal terrestre, el medio de transporte queda también inmovilizado, generando los costos relativos. Cuando las denuncias son infundadas, es decir, cuando luego de concluida la investigación no se comprueba ningún ilícito, el conocimiento de embarque queda desbloqueado y se puede proceder con el despacho y nacionalización de los bienes. En estos casos, de denuncias infundadas, el costo del proceso tiene un aumento considerable debido a la denuncia, el cual debe ser asumido por el importador. Dado que quien realiza la denuncia no tiene responsabilidad ante los costos generados, este tipo de denuncias se utilizan de mala fe para perjudicar a importadores aumentando sus costos.

**Propuesta de Solución:** Con el objetivo de evitar la competencia desleal y el aumento de costos en las operaciones debido a denuncias infundadas o falsas, se propone cambios a nivel normativo y de procedimiento. De esta forma, una vez que se ha procedido con la investigación correspondiente, todos los costos resultantes de la mismas sean asumidos por el denunciante. Para que esto sea posible, se propone que se establezca en el procedimiento de denuncia ante el Ministerio Público que toda denuncia debe estar acompañada de una caución para asumir los costos que este procedimiento genera en caso que sea infundada o falsa. Esta medida permitirá que el procedimiento de denuncia sea realizado y las investigaciones se lleven a cabo, y que solo en caso de que se compruebe el ilícito la empresa importadora tenga que asumir los costos operacionales que demanda



la investigación. De esta forma, las investigaciones serán realizadas para evitar cualquier tipo de fraude, sin que esto perjudique económicamente a los importadores que realizan sus operaciones cumpliendo todas las disposiciones legales.

**Involucrados:** Ministerio Público, Sector Privado



## 91. IMPOSIBILIDAD DE REALIZAR PAGOS ELECTRÓNICOS

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Paga tasas portuarias

**Responsable:** Despachante aduanero

**Descripción:** La falta de modernización de algunos puertos en relación a la posibilidad de realizar pagos electrónicos, como es el caso de Paksa o San José, impacta en necesidad de presencia física del despachante o sus auxiliares para proceder con el pago de los servicios prestados. La imposibilidad de utilizar cualquier plataforma digital para realizar el pago, lleva a tener que realizar filas en el puerto, además de tener que trasladarse con grandes sumas de dinero en efectivo o en cheque, poniendo en peligro la integridad física de las personas que realizan dichos trámites.

**Propuesta de Solución:** Para superar la situación anteriormente mencionada se plantean cambios a nivel de sistema y procedimientos. Todos los puertos habilitados para operar, deberán modernizar sus sistemas para posibilitar el pago electrónico. Esta medida deberá ser implementada en el corto plazo, y podrán ser mantenidas al mismo tiempo otras modalidades de pago que sus clientes y la administración consideren necesarias. Para que este tipo de pagos sea generalizado, se propone que este requisito se encuentre dentro de los requisitos para habilitarse para operar.

**Involucrados:** Puertos Paksa y San José



## 92. CONTROLES MIGRATORIOS DEMORAN LA OPERATIVA DE INGRESO DE CARGA AL PAÍS

**Modal:** Terrestre

**Actividad:** Pasa por ANNP y paga tasas

**Responsable:** ANNP

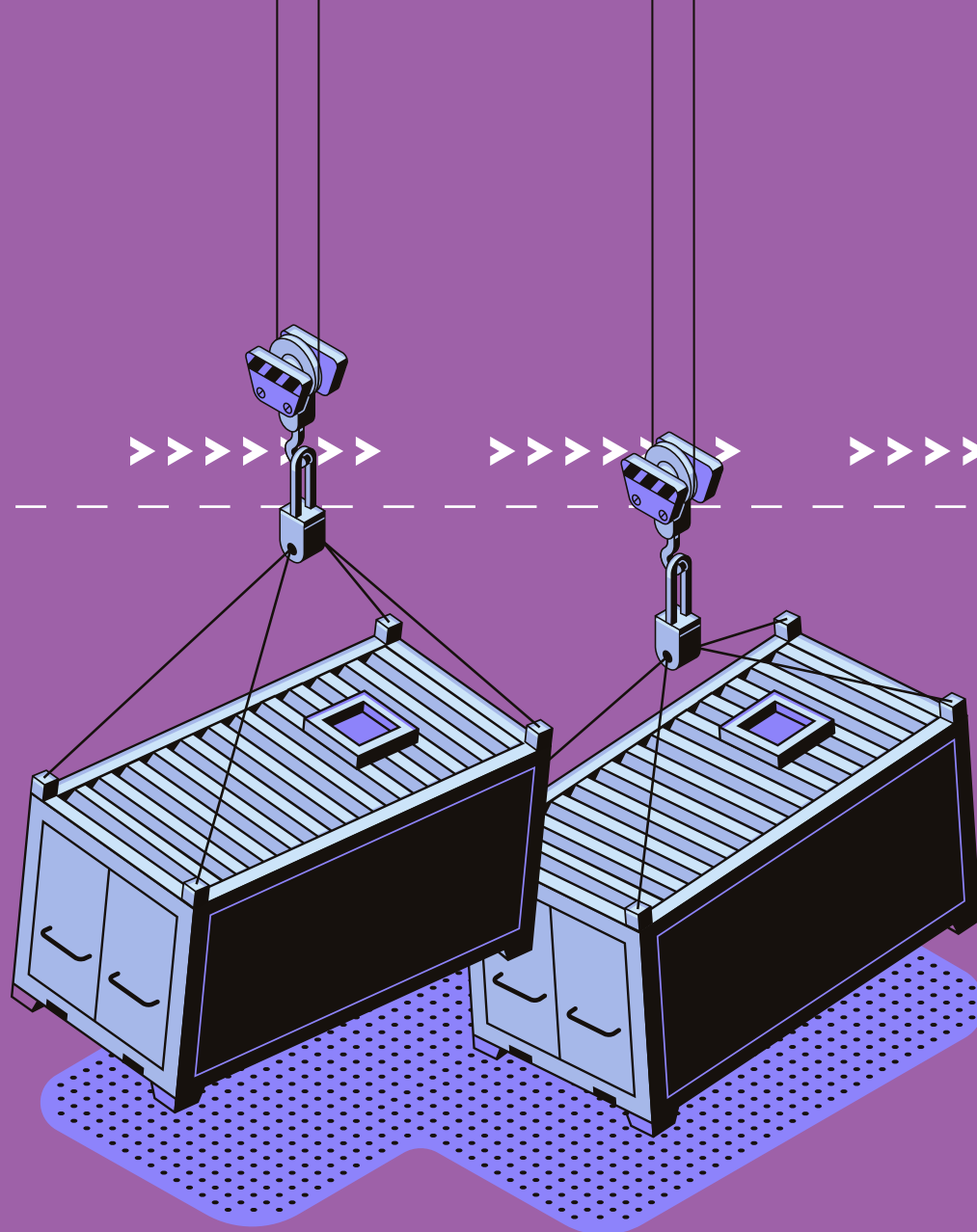
**Descripción:** La falta de controles migratorios eficientes e integrados entre los países de la región lleva a parar la carga de importación para presentación de documentos de los choferes en la frontera para el ingreso a Paraguay. Además de las dificultades propias del proceso de transporte internacional de carga de importación, los requisitos migratorios de presentarse personalmente con los documentos ante los funcionarios de la Aduana, llevan a estacionar el camión, realizar una fila, esperar el momento de ser atendido. Existe una única fila para el control migratorio, en la cual se encuentran autos particulares, ómnibus de turismo y camiones de carga.

**Propuesta de Solución:** Para superar la situación anteriormente mencionada se plantean cambios a nivel de procedimientos. Se propone el establecimiento de controles migratorios integrados entre los países en los puntos de frontera, con dedicación exclusiva para las cargas de importación/exportación. Siendo que en el caso de la importación los funcionarios de ambos países se encuentran del lado paraguayo, el control integrado permitirá presentar los documentos migratorios una sola vez para el control de ambas autoridades. A la vez, la existencia de una fila exclusiva, agilizará aún más este procedimiento, disminuyendo el impacto de aspectos migratorios sobre el comercio exterior y garantizando el control.

**Involucrados:** Aduana





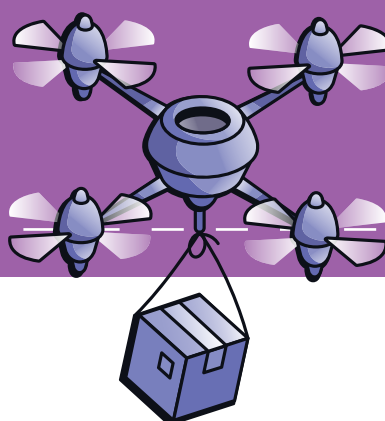
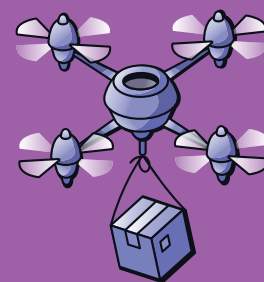


## Equipo responsable

**Coordinador**  
John Edwin Mein

**Consultores Senior**  
Cesar García Vázquez  
Erika Medina Barrantes

**Apoyo técnico**  
Vanessa Abigail Colque Cáceres  
Tiago de Oliveira Melo  
Rangel Araújo Lima



# INFORME

# 3

## DIAGNÓSTICO DEL PROCESO DE EXPORTACION AÉREA DE PARAGUAY

13 DE JUNIO DE 2022



UNION  
INDUSTRIAL  
PARAGUAYA

**Procomex**  
Aliança Pró Modernização Logística de  
Comércio Exterior



# ÍNDICE

<b>Glosario</b> .....	144
<b>Introducción</b> .....	145
<b>Resumen ejecutivo</b> .....	146
<b>Estructura del informe de diagnóstico para el proceso de Exportación Aérea</b> .....	152
<b>Diagnóstico del proceso de Exportación Aérea de Paraguay</b> .....	153
1. Falta de acuerdos de nivel de servicios con la DINAC y el sector privado ....	153
2. Falta de utilización de la factura electrónica en el proceso de exportación.	155
3. Registro manual de las informaciones de la factura de exportación.....	156
4. Procesos manuales para adjuntar la factura de la carga en cada uno de los certificados/licencias y permisos para realizar un proceso de exportación ....	157
5. El proceso de pago a DINAC tiene que pasar por 6 ventanillas de forma presencial.....	157
6. Limitaciones para realizar los pagos de las tasas con los organismos de control.....	159
7. Demoras en la emisión del despacho de DINAVISA para productos controlados y generales .....	161
8. Cobro de la tasa de habilitación de vuelo fuera de horario laboral en duplicado al exportador y a la empresa de Courier .....	162
9. Falta de comparecencia del responsable de Aduana para atender en horario extraordinario .....	163
10. Falta de coordinación entre los órganos de control para realizar la inspección.....	163
11. Verificaciones en planta de SENAD no garantizan la inviolabilidad de la carga en el aeropuerto para los productos controlados.....	164
12. Demoras en la inspección de SENAD para productos controlados en planta .....	165
13. Utilización de sello físico por DINAVISA para el acta de verificación de SENAD .....	165
14. El registro previo de productos sanitarios para exportación ante DINAVISA presenta demoras de entre 6 meses y 1 año.....	167
15. El proceso de corrección de los números de registro del manifiesto de exportación no atiende la realidad del sector privado .....	168
16. Los horarios de Aduana no atienden a la realidad operativa de los Courier... 169	
17. El escáner de aduana no atiende la necesidad de horarios 24 horas del sector exportador.....	170
18. Falta de estandarización en los criterios del proceso de cobro de tasas por parte de los órganos de control .....	171
19. Los documentos que acompañan la carga son emitidos de forma física....	173
20. La compañía aérea recibe documentos en papel por parte del agente de carga, exportador y despachante .....	174
21. Despacho físico para exportación vía Courier .....	174
22. Trámites presenciales con SENACSA para registrar el certificado sanitario .....	174

23. Utilización de diversos sistemas para realizar el despacho de exportación .....	175
24. El canal verde requiere la entrega de documentos físicos para verificación por parte de la Aduana.....	177
25. El retorno de la carga Courier es demorado y no tiene un procedimiento definido.....	178
26. Falta de regularización e idoneidad del agente de carga.....	181
27. Falta de capacitación de las Agencias de Carga para manipular carga peligrosa.....	182
28. Tiempo de almacenamiento en los servidores de DINAC no atiende las necesidades del proceso .....	184
29. Proceso para entrega de la carga vía Courier en el aeropuerto presenta demoras y falta de agilidad .....	184
30. Falta de reglamentación preventiva para caso de irregularidades de los despachantes.....	185
31. Falta de estabilidad de los sistemas VUE y SOFIA en el proceso de registro de la exportación .....	187
32. El proceso de liquidación de tasas de DINAC requiere trámites físicos/presenciales para concluir el pago por parte de los Courier .....	188
33. Limitaciones del valor declarado para los Courier en los despachos con Aduana genera retrabajo al emitir múltiples despachos para una carga consolidada.....	188
34. Falta de prioridad para carga Courier (Remesa Expresa), Diplomático y Correos .....	189
35. Divergencias en el peso de la balanza del aeropuerto generando inseguridad en los empresas exportadoras .....	190
36. Falta de cumplimiento de las exigencias de capacitación y tratamiento de carga peligrosa .....	191
37. Falta de vinculación de registros previos de productos de exportación de DINAVISA en el sistema SOFIA de la Aduana .....	191
38. Resolución impide contacto entre las empresas y DINAVISA, generando demoras en el proceso.....	192
39. Falta de herramientas por parte de los funcionarios de SENAD para alertar la revisión y detección en un proceso de exportación.....	193
40. Falta de depósitos apropiados para la carga de exportación, generando demoras en el proceso y riesgos para las cargas.....	194
41. Falta de zona estéril con Circuito Cerrado (CCTV) con cámaras.....	195
42. Falta de cumplimiento de los protocolos de seguridad en los depósitos (safety & security).....	195
43. Falta de segregación de la carga peligrosa dentro de los depósitos.....	197
44. Carga abandonada se mantiene en el aeropuerto, ocupando el espacio de los depósitos .....	198
45. Las básculas del aeropuerto no atienden la necesidad de las exportaciones generando riesgos a la integridad de las cargas de exportación.....	199
46. Utilización de sello físico para los despachos de Maquila y Admisión Temporal .....	199
47. Falta de cruce de informaciones entre Aduana, DINAC y Aerolínea .....	200

# GLOSARIO

ATOLPAR - Asociación de Transitarios y Operadores Logísticos del Paraguay
AWB - Airway Bill
BNF - Banco Nacional de Fomento
CCTV - Circuito Cerrado
CEIV - Centro de Excelencia para Validadores Independientes
CO - Certificado de Origen
COD - Certificado de Origen Digital
CONASAC - Comité Nacional de Seguridad
CONVUE - Consorcio de la Ventanilla Única del Exportador
DIGECIPOA - Dirección General de Calidad e Inocuidad de Productos de Origen Animal
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
DINAVISA - Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria
DNA - Dirección Nacional de Aduanas
FOB - Free on Board (Incoterm)
IATA - Asociación de Transporte Aéreo Internacional
INAN - Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición
INTN - Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología
IOSA - Auditoría de la Seguridad Operacional de la IATA.
KOICA - Agencia de Cooperación Internacional de Corea
MAWB - Master Airway Bill
MIC - Ministerio de Industria y Comercio
MIPYMES - Micro, Pequeñas y Medianas Empresas
MRE - Ministerio de Relaciones Exteriores
OACI - Organización de Aviación Civil Internacional
OEA - Operador Económico Autorizado
OMA - Organización Mundial de Aduanas
RUC - Registro Único del Contribuyente
RX - Rayos-X
SENACSA - Servicio Nacional de Salud Animal
SENAD - Secretaría Nacional Antidrogas
SENATICS - Secretaría Nacional de Tecnologías de la Información y Comunicación
SENAVE - Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas
SET - Subsecretaría de Estado de Tributación
SGD - Sistema de Gestión de Depósitos
SIFEN - Sistema Integrado de Facturación Electrónica Nacional
SINTIA - Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero Sistema Informático
SLA - Acuerdos de Nivel de Servicio
SOFIA - Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas
TEES - Transmisión Electrónica Exportación Simplificada
TERE - Transferencia Electrónica de Remesa Expresa
TI- Tecnología de Información
TIC - Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
UIP - Unión Industrial Paraguaya
VU - Ventanilla Única
VUCE - Ventanilla Única de Comercio Exterior
VUE - Ventanilla Única del Exportador
VUI - Ventanilla Única del Importador
XML - Extensible Markup Language Diagnóstico del Proceso

# INTRODUCCIÓN

Este documento refleja el trabajo realizado durante los talleres de mapeo de Exportación Aérea en Paraguay donde se logró el rediseño del proceso de forma conjunta entre los sectores privado y público. Para el desarrollo de los trabajos fue utilizada la metodología *Procomex Process*, con la finalidad de mapear y crear un flujo de forma conjunta con los *stakeholders* participantes de las reuniones, identificando los desafíos y propuestas de solución con el objetivo de discutir los temas propuestos e identificar las actividades de los procesos.

Es importante destacar que con la aplicación de la metodología *Procomex Process* es posible identificar y movilizar los principales *stakeholders* del proceso para que participen de la co-creación de los mapas *As Is* e *To Be*; estos representan las siguientes informaciones:

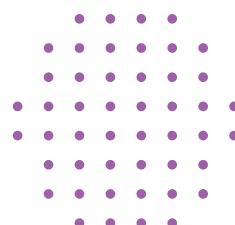
- Mapa “AS IS”, representa el flujo actual del proceso e identifica cuáles son los problemas, los cuellos de botella y las oportunidades de mejora presentes en el proceso; al mismo tiempo identifica la legislación vigente que ampare cada una de las actividades, así como los sistemas de tecnología de la información vinculados a las actividades.
- Mapa “TO BE”, demuestra un nuevo flujo para el proceso a partir de la identificación de soluciones, acordadas y validadas entre todos los presentes, para cada uno de los problemas/cuellos de botella anteriormente identificados.

Utilizando la metodología descrita, durante los meses de marzo, abril y mayo de 2022, el Instituto Alianza Procomex realizó el mapeo de Exportación Aérea en Paraguay. El informe está estructurado de la siguiente manera:

1. **Resumen Ejecutivo**, que compila los principales resultados del diagnóstico
2. **Estructura del informe de diagnóstico para el proceso de Exportación Aérea**, que explica de manera didáctica la estructura utilizada para desarrollar el análisis en base a los mapas de proceso desarrollados; y finalmente
3. **Análisis de Desafíos y Propuestas de Solución para el proceso de Exportación Aérea en Paraguay** que refleja la información recolectada en los talleres, permitiendo una visión holística del macroproceso.

El Instituto Procomex considera que este informe es un insumo importante para avanzar en la implementación de las mejoras consensuadas entre el sector privado y público, que buscan la simplificación y facilitación del proceso, ahorro de tiempo y una mejor asignación de recursos del sector público.

Por medio de este diagnóstico será posible implementar de forma progresiva las oportunidades de mejora trabajadas; estas propuestas implican cambios en términos de procedimientos, sistemas de TI y/o normas y legislaciones, proporcionando las pautas básicas para que el sector público implemente los cambios propuestos.



# RESUMEN EJECUTIVO

Durante los meses de marzo, abril y mayo de 2022 se desarrolló el trabajo de mapeo del Proceso de Exportación Aérea. El trabajo comprendió 3 reuniones para la elaboración del mapa AS IS (Situación Actual), 3 para el mapa TO BE (Situación Propuesta) y 2 reuniones para elaborar el TO BE Conjunto (Propuesta consensuada público-privada). Para la construcción de los mapas se dedicaron 56 horas de trabajo en sesiones de co-creación y discusión del proceso, con la participación promedio de 52 participantes del sector privado y 35 participantes del sector público.

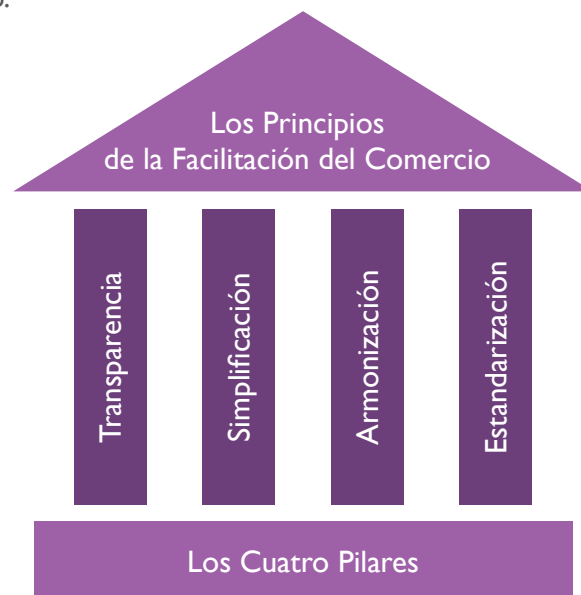
A continuación los enlaces de los mapas en la herramienta Miro:

- **Mapa AS IS:** [https://miro.com/app/board/uXjVO7ATEAc=](https://miro.com/app/board/uXjVO7ATEAc=/)
  - Clave de acceso: procomex\_2022
- **Mapa TO BE:** [https://miro.com/app/board/uXjVO4sA5z8=](https://miro.com/app/board/uXjVO4sA5z8=/)
  - Clave de acceso: procomex\_2022

La dedicación de los participantes en los talleres permitió que el trabajo tuviese un alto nivel de detalle, favoreciendo la identificación de oportunidades de mejora y propuestas de solución en el proceso y sus correspondientes subprocesos. En total, se mapearon 6 subprocesos: carga general, carga refrigerada, carga peligrosa, carga Courier pequeños paquetes, carga Courier documentos, carga Courier inferior a USD 1.000, carga Courier superior a USD 1.000.

Entre los objetivos a ser alcanzados con el mapeo del proceso de exportación aérea, estaba tener un entendimiento profundo de las etapas de los procesos a nivel operativo y logístico. La comprensión de las etapas buscó optimizar su desarrollo, por medio de la identificación de los principales desafíos del proceso, así como la difusión de las actividades y propuestas de solución a nivel público-privado. La información obtenida a través de los talleres tiene como propósito final que cualquier exportador, organismo de control o actor vinculado a este proceso pueda conocer las etapas, permitiendo una mayor comprensión de las actividades y procedimientos realizados.

Es importante destacar que la principal premisa a lo largo de todo este trabajo ha sido avanzar en el fortalecimiento de los principios fundamentales de la facilitación del comercio que son la transparencia, simplificación, armonización y estandarización, que se ven reflejados en los compromisos adquiridos en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC), del cual Paraguay es signatario.



**Diagrama I:** Los Cuatro pilares de la Facilitación Comercial  
(Fuente: Consejo Nacional de Comercio, Suecia)

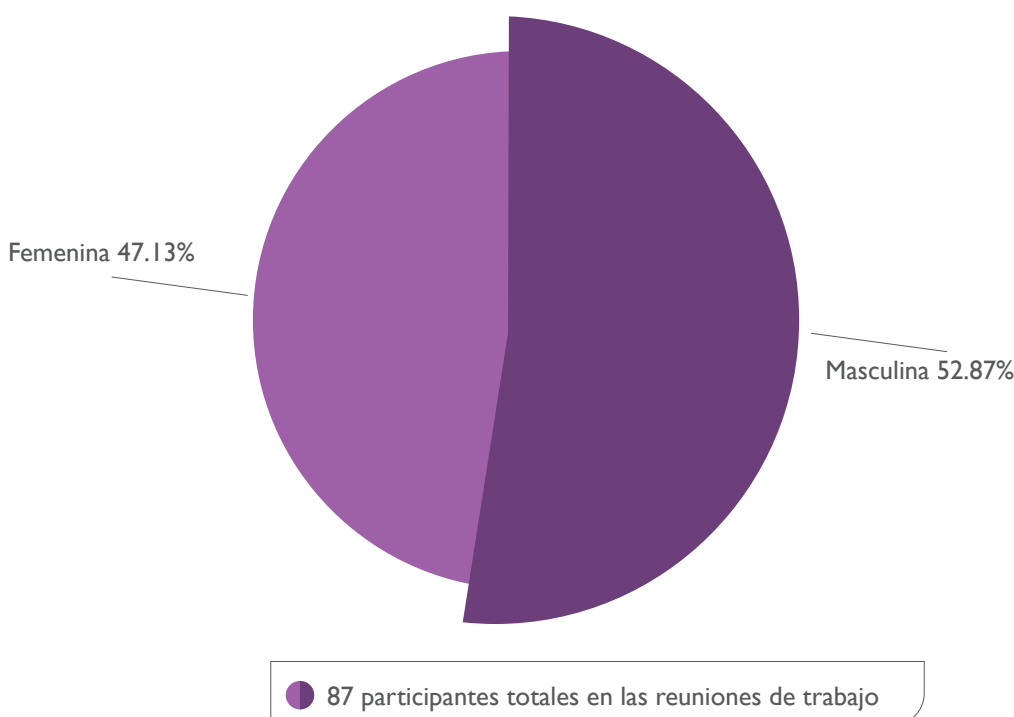


Por otro lado, en muchas ocasiones, las actividades que se promueven y conducen bajo el título general de facilitación del comercio se enfocan en las administraciones aduaneras. Si bien las Aduanas son un actor clave en la facilitación del comercio, no basta con enfocarse únicamente en estos organismos y sus procesos. La facilitación del comercio debe abarcar el entorno comercial de forma integral, entre los actores del sector público y del sector privado que actúan de forma directa en los procesos que intervienen en una operación de exportación. Se debe adoptar una perspectiva de la cadena de suministro internacional para garantizar que las mejores prácticas sean aplicadas en el proceso. Para ello, el trabajo realizado por Procomex engloba de forma directa y simultánea a todos los actores involucrados para que juntos puedan construir un comercio exterior paraguayo transparente, célere y eficiente para toda la cadena logística.

Para realizar el trabajo de mapeo, se invitó a participar en las reuniones a representantes del sector privado y público involucrados en el proceso de exportación. En el caso del sector privado se contó con la participación de empresas exportadoras, aerolíneas, empresas de Courier, agentes de carga, despachantes aduaneros y gremios involucrados en los procesos de exportación. En el caso del sector público se contó con la participación de representantes de la DNA, DINAVISA, SENAVE, SENACSA, INAN, INTN, MIC, MRE, Ministerio de Defensa, DINAC, SENAD y VUE. En total se contó con la participación de 87 profesionales en los talleres. A continuación, se detalla de manera pormenorizada cada uno de los actores que han participado en las reuniones de trabajo, aplicando también una perspectiva de género:

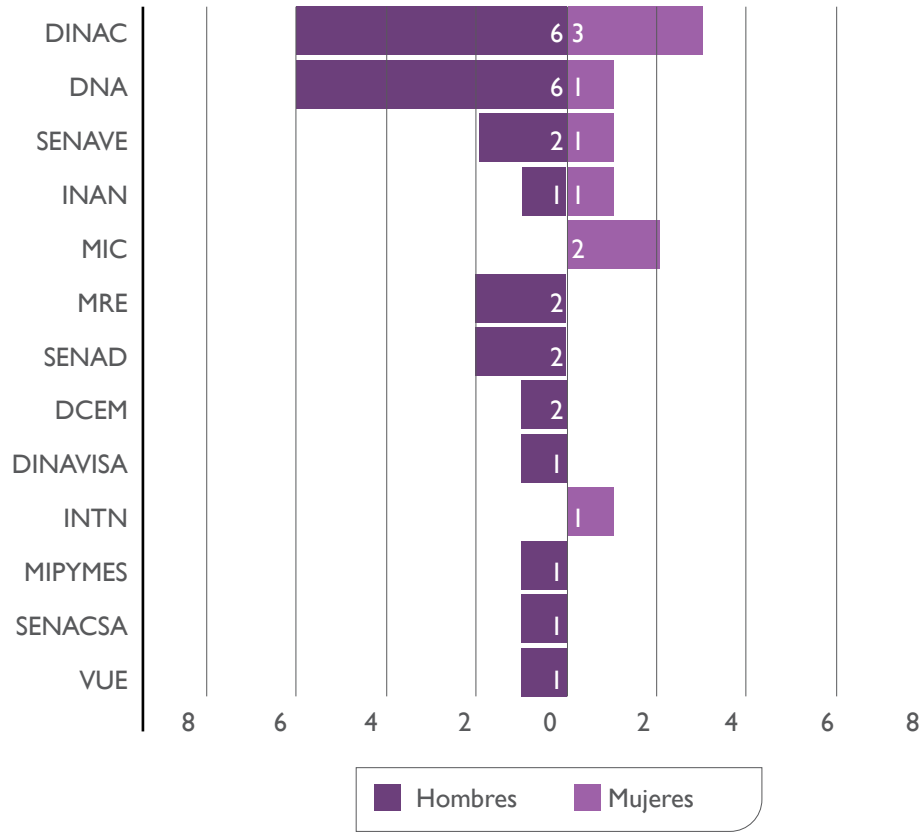
### Gráfico I:

Número total de participación en las reuniones de trabajo, por género



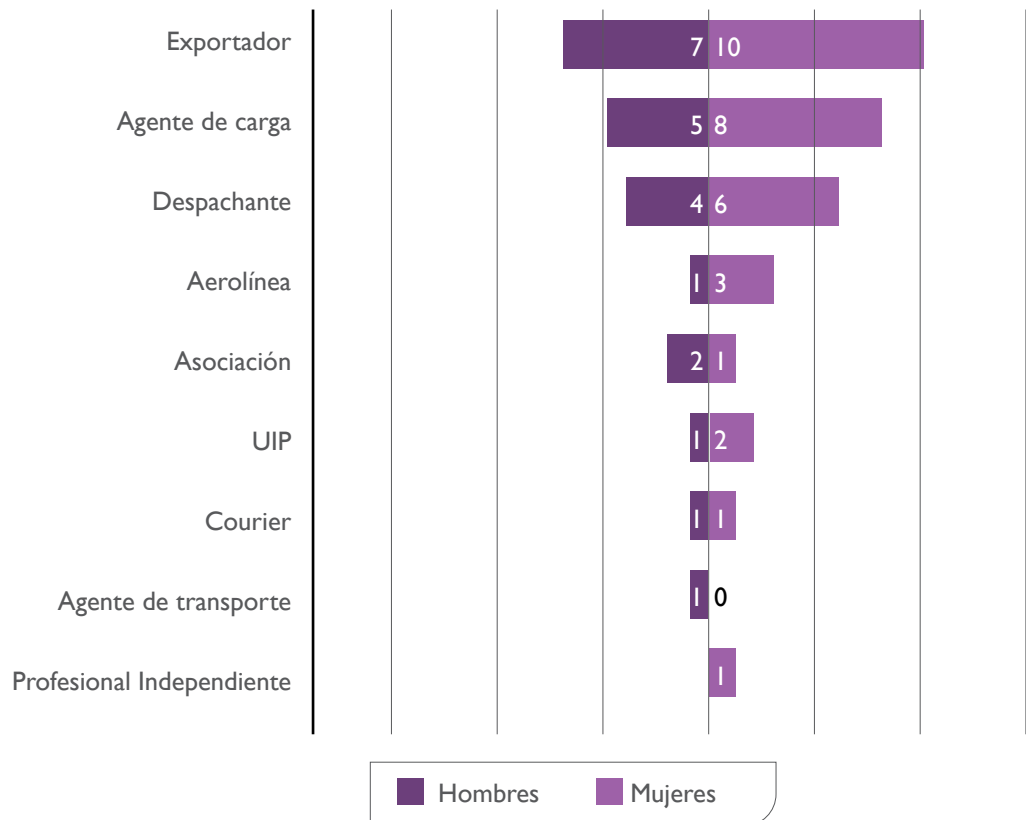
**Gráfico 2:**

Participación del sector público en las reuniones de trabajo, por género



**Gráfico 3:**

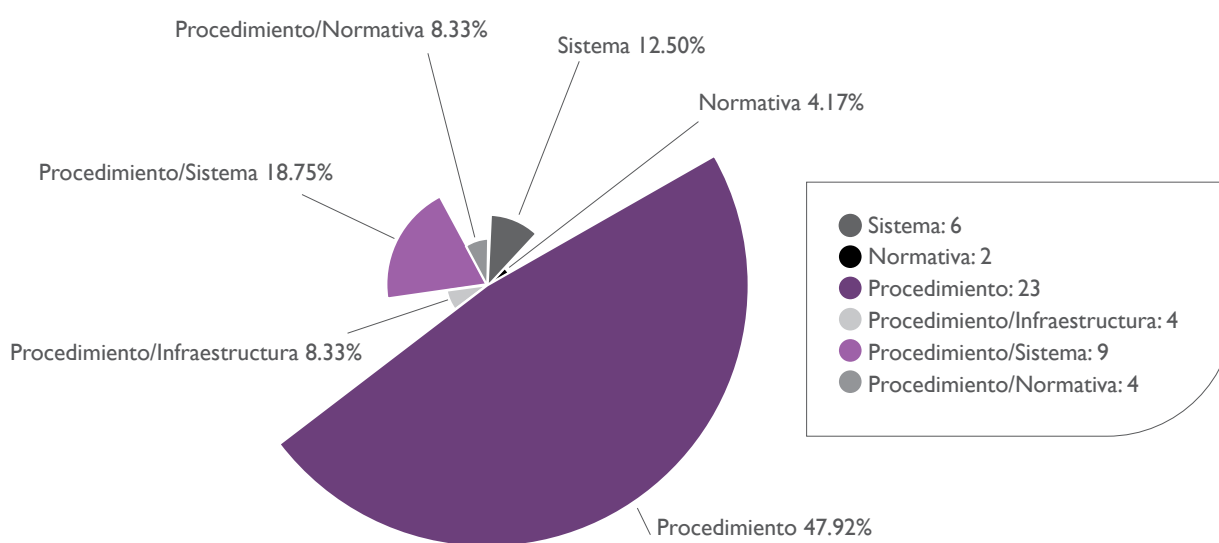
Participación del sector privado en las reuniones de trabajo, por género



Fuente: Instituto Alianza Procomex.

En el mapeo AS IS se detallaron 111 actividades y se identificaron 47 oportunidades de mejora. Con base en este mapeo, fue posible identificar la necesidad de transformación a través del rediseño del proceso, el cual debe estar enfocado en la integración de las diferentes etapas de trabajo y modernización de los procesos, así como el desarrollo de procedimientos, la implementación de herramientas tecnológicas y nuevos sistemas, con el fin de auxiliar en la agilidad de las actividades por parte del sector público para atender de forma eficiente al sector privado y mantener el control de los procesos. Del total de oportunidades de mejora, el 47,9 % están vinculadas a procedimientos, 18,8 % a procedimientos y sistemas, 12,5 % a sistemas, 8,3 % a procedimientos/normativos, 8,3 % procedimientos/infraestructura y 4,2 % normativos, como se puede observar en el gráfico que se muestra a continuación:

#### Gráfico 4: Clasificación de las oportunidades de mejora/ desafíos



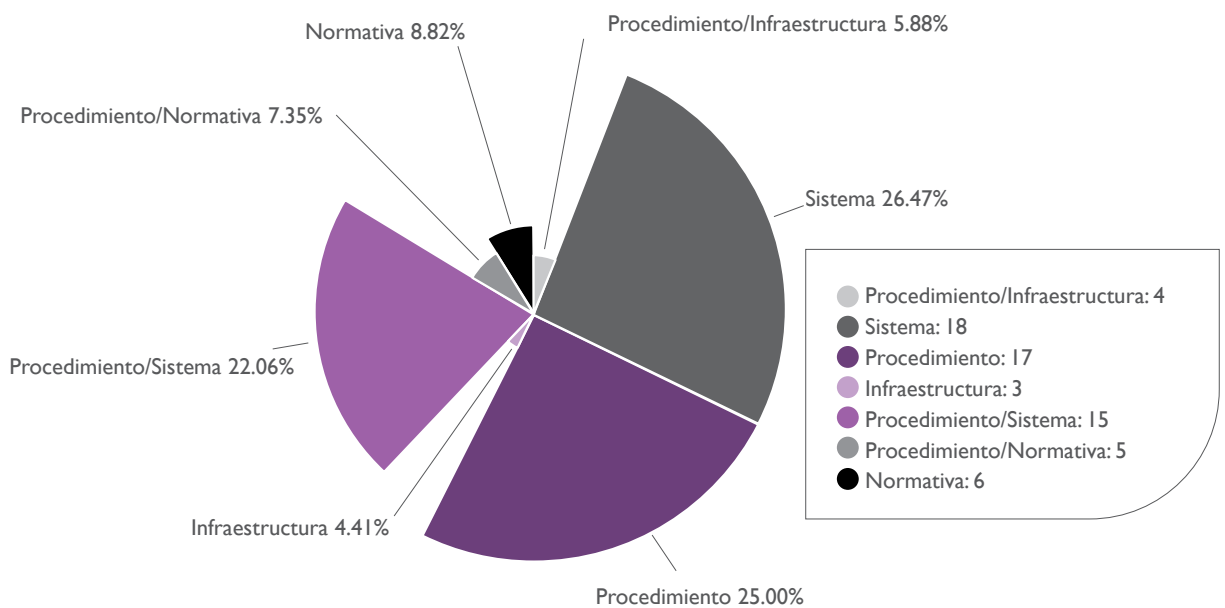
Fuente: Instituto Alianza Procomex.

Entre los principales temas a los cuales están vinculados los desafíos identificados se encuentran los siguientes aspectos:

- La **falta de coordinación** entre los actores del sector público involucrados en el proceso, principalmente al momento de realizar inspecciones.
- **Limitaciones y falta de estandarización en los criterios del proceso de cobro** de tasas por parte de los órganos de control, entre otros aspectos.
- Necesidad de **adaptación del marco normativo** paraguayo a la nueva realidad de la exportación a nivel nacional e internacional. Fue mencionada en varias oportunidades la necesidad de que el proyecto del nuevo código aduanero lleve en consideración los desafíos reflejados en este trabajo de diagnóstico.
- La **falta de infraestructura** apropiada para atender las necesidades del sector productivo paraguayo en el modal aéreo; esta situación limita la competitividad del país y pone en riesgo la posibilidad de aumento de las operaciones de exportación.
- A nivel de sistemas se observa una **carencia de sistemas y procesos digitalizados**, actualmente el proceso tiene amplias etapas en las que se debe proceder de forma manual y presencial al envío de documentación en papel. En aquellos casos en los que es posible apoyarse en un sistema electrónico este no es integrado; por ejemplo, se utilizan diversos sistemas para realizar el despacho de exportación, lo que refleja la falta de una verdadera ventanilla única.

Con base en la identificación de las oportunidades de mejora identificadas en el mapa AS IS se elaboró el Mapa TO BE, que refleja el rediseño del proceso atendiendo a cada uno de los desafíos/cuellos de botella identificados en el mapa AS IS. En el Mapa TO BE se identificaron 86 actividades, reflejando una reducción de 22% en comparación con la situación actual y en total se elaboraron conjuntamente 65 propuestas de solución. Todas las propuestas presentadas en este diagnóstico buscan controles integrados y eficientes, simplificación, transparencia y agilidad, digitalización y modernización de los procesos. Todo esto es posible a través de una verdadera y efectiva colaboración público-privada para garantizar la mejora continua de los procesos. A continuación, se encuentra la clasificación de las propuestas de solución:

**Gráfico 5:**  
Clasificación de las propuestas de solución



Fuente: Instituto Alianza Procomex.

Entre las principales propuestas de solución identificadas durante los talleres se encuentran:

- El desarrollo de una **Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)**, siendo un único canal para realizar las operaciones de exportación. Todos los documentos/datos que deben acompañar a la carga serán emitidos directamente en este sistema generando las informaciones necesarias para el proceso como un todo, permitiendo que los actores involucrados validen los datos de forma automatizada. Tendrá las características de una carpeta documental a la cual se podrá acceder, esta podrá ser alimentada con la institución que lo requiera.
  - La relevancia de la Ventanilla Única de Comercio Exterior se encuentra definida por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que la define en la *Recomendación No. 33*, y habla de “Entorno de Ventanilla Única”, concepto que presume el uso de TIC, definiéndolo no oficialmente como:

*“Una herramienta inteligente relacionada con las fronteras, que permite a los operadores que participan en el comercio y el transporte presentar información y documentos estandarizados, fundamentalmente en formato electrónico, a través de un punto de entrada único para cumplir todos los requisitos oficiales relativos a la importación, exportación y el tránsito de mercancías” (OMA, 2017). La OMA hace referencia a “Entorno” debido a que la implementación de una Ventanilla Única Electrónica normalmente implica la integración de sistemas interdependientes, unidos por interfaces definidas de común acuerdo y procesos de negocio adoptados colectivamente. Asimismo, la OMA añade el término “inteligente” puesto que la Ventanilla Única no es simplemente una herramienta para intercambiar datos o una puerta de entrada a sistemas pertenecientes a agencias regulatorias transfronterizas o un punto de acceso a información centralizada mediante un portal web, la Ventanilla Única también es una herramienta para la prestación de servicios compartidos a los usuarios.*

- A nivel de procedimientos se propone la **digitalización y modernización de procesos para la implementación de la política cero papel** en todos los organismos de control involucrados en el proceso de exportación, que es una política liderada por la Secretaría Nacional de Tecnologías de la Información y Comunicación (SENATICs) que apunta a la reducción en el uso del papel en la generación, tramitación y seguimiento de expedientes, además de constituir como una iniciativa en favor del medio ambiente.
- A nivel de infraestructura/procedimientos, se propone la **reorganización de la operación logística dentro del aeropuerto, para garantizar el control y seguridad del proceso**; para esto será necesaria la transformación del *layout* del mismo por medio de la colaboración público-privada.
  - Adicionalmente, una propuesta transformadora para la realidad aeroportuaria de Paraguay (pero que ya es práctica internacional) es que la verificación/inspección de las cargas sea realizada en un punto/puesto específico de verificación de la zona primaria del aeropuerto, distribuyendo la carga de trabajo de forma racional y eficiente, al ser un único punto de control. De esta forma podrá ser realizada una verificación conjunta por parte de los diversos órganos involucrados en el proceso, manteniendo la carga en una zona estéril y controlada hasta iniciar el proceso de carga en el avión.

Para que las propuestas puedan ser implementadas de forma exitosa se le dará fuerza y relevancia a la mesa de trabajo público-privada para diseñar de forma conjunta las soluciones de mejora a corto, medio y largo plazo. Este grupo de trabajo fue creado en 2019, a raíz del trabajo de mapeo realizado por Procomex en Paraguay, y tiene como objetivo la implementación de las Mejoras del Comercio Exterior en Paraguay para ayudar a mejorar los mecanismos del comercio exterior, específicamente las burocracias, además buscar reducir los altos costos y plazos aduaneros, entre otras problemáticas que aquejan a los procesos de exportación e importación.

La implementación de las propuestas elaboradas permitirá alcanzar un nuevo nivel para la exportación en Paraguay. Para esto será necesario modificar y aplicar nuevos sistemas y procedimientos, lo que brindará mayor control y estandarización a los procesos, con el fin de reducir el retrabajo y agregar valor al proceso de forma holística. Es fundamental enfatizar la importancia de la necesidad de recursos (humanos y sistémicos) así como de voluntad político/institucional para aplicar estas soluciones, ya que muchas propuestas no dependen únicamente de los recursos actuales, requiriendo de colaboración entre los actores público/privados y proporcionar nuevas herramientas para adaptarse a las necesidades mundiales para una mayor inserción de los productos paraguayos en el mercado internacional.

# ESTRUCTURA DEL INFORME DE DIAGNÓSTICO PARA EL PROCESO DE EXPORTACIÓN AÉREA

Los datos reflejados en este entregable tienen contribuciones de los *stakeholders* involucrados en las reuniones de mapeo, el texto estará estructurado de forma que se permita identificar fácilmente cada uno de los desafíos en los mapas elaborados de forma conjunta. A continuación, sigue la estructura para cada uno de los desafíos y su respectiva propuesta de solución:

## Título que resume el desafío identificado

**Proceso:** Mapear el proceso donde se identificó el problema;

**Actividad:** Mapa de actividad donde se identificó el problema;

**Área:** Fila del mapa que identifica el actor encargado de ejecutar la actividad en la que se identificó el problema;

**Problema:** Descripción del problema;

**Clasificación:** Clasificación de la causa raíz del problema (sistemas, procedimientos o vinculado a normas);

**Propuesta de Solución:** Descripción de la solución propuesta al problema en pregunta.

Esta forma de estructurar el informe permite agrupar toda la información vinculada a un problema y su solución, facilitando su lectura. Es importante mencionar que algunas propuestas de solución desarrolladas por los participantes traen beneficios al proceso como un todo, de modo que se resuelven varios problemas identificados en el flujo.

Finalmente, se presentará una tabla incluyendo tres principales características de la solución descrita. La primera columna presenta el responsable de su implementación, la solución puede ser responsabilidad del sector público, privado o de ambos. La segunda columna representa el plazo aproximado para la implementación de la solución, que puede ser a corto, medio o largo plazo. La tercera columna representa la necesidad de recursos que demanda la solución para su ejecución, puede ser una solución desarrollada por el sector público y depender de recursos del sector privado o ambos.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Médio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x				X		x		

# DIAGNÓSTICO DEL PROCESO DE EXPORTACIÓN AÉREA DE PARAGUAY



## 1. FALTA DE ACUERDOS DE NIVEL DE SERVICIOS CON LA DINAC Y EL SECTOR PRIVADO

**Proceso:** Exportación Aérea  
**Actividad:** General Aerolíneas  
**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente no hay Acuerdos de Nivel de Servicio (SLA) entre DINAC y las aerolíneas. El SLA es un contrato técnico que describe de forma detallada el nivel de servicio y las condiciones de prestación que un proveedor ofrece a sus clientes anexo a un contrato. Su objetivo es definir responsabilidades, determinando las condiciones existentes en la relación entre el proveedor del servicio y el cliente que lo contrata. Para ello, recoge una serie de indicadores, medibles y objetivos, que permiten regular los servicios prestados y garantizar un óptimo cumplimiento de los objetivos del cliente. Estos SLA deberían medir las capacitaciones al día, mantenimiento de equipos, cantidad mínima de funcionarios por operación, etc.

Todos los contratos con la DINAC deberían tener un acuerdo de nivel de servicio en concordancia con el punto 1.6.2. Check List IOSA de Certificación. Como se observa en el checklist indicado por la IOSA:

1.6.2. El Operador deberá contar con procesos para garantizar que se ejecute un contrato o acuerdo con proveedores de servicios que realizan funciones operativas subcontratadas para el Operador. El acuerdo deberá identificar los requisitos documentados específicos que pueden ser monitoreados por el Operador para garantizar que el proveedor de servicios cumpla con la seguridad y/o la protección de las operaciones. (GM)





<b>ORG 1.6.2</b>		
The Operator shall have processes to ensure a contract or agreement is executed with external service providers that conduct outsourced operational functions for the Operator. Such contract or agreement shall identify specific documented requirements that can be monitored by the Operator to ensure the safety and/or security of operations are being fulfilled by the service provider. (IGM) ▶		
<input type="checkbox"/> Documented and Implemented (Conformity) <input type="checkbox"/> Documented not Implemented (Finding) <input type="checkbox"/> Implemented not Documented (Finding) <input type="checkbox"/> Not Documented not Implemented (Finding) <input type="checkbox"/> N/A		
Auditor Comments: Click or tap here to enter text.		
<b>Auditor Actions</b>		
<input type="checkbox"/> Identified/Assessed processes for contract/agreement production/execution with external service providers that conduct outsourced operations, maintenance security functions. <input type="checkbox"/> Interviewed responsible manager(s). <input type="checkbox"/> Examined selected outsourcing contracts/agreements (focus: inclusion of or reference to specific requirements applicable to service providers). <input type="checkbox"/> Coordinated to verify implementation of service provider contract/agreement processes in applicable operational areas. <input type="checkbox"/> Other Actions (Specify) Click or tap here to enter text.		
<b>Guidance</b>		
Reference: DOC.F34	17 of 77	Issue Date: 13 December 2021 Effective Date: 1 September 2022
		
<b>IOSA Checklist</b> ISM Edition 15 – effective September 2022		
<p>Refer to the IRM for the definitions of Outsourcing and Service Level Agreement (SLA).            An operator would always retain full responsibility for ensuring an outsourced operational function is performed properly by an external provider, even if such provider is the parent organization or an affiliate of the operator. A contract or agreement is necessary to ensure details of the operational functions to be performed by the external service provider are formally documented. The contract or agreement not only sets forth commercial terms, but also specific safety and/or security requirements pertaining to the services the provider is expected to perform. These requirements typically form the basis for the monitoring of the service provider by the operator.            Examples of specific documented requirements could include the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Processes or procedures from the operator's own documentation system (e.g. operational manuals, working instructions) that can be included in the contract by reference.</li> <li>▪ Infrastructure, resource or certification requirements (e.g. number of personnel, certification standards for equipment, support equipment standards).</li> <li>▪ SPIs that specify a maximum number of occurrences or deviations), which could be based on the operator's own SPIs in accordance with ORG 1.4.2.</li> </ul> <p>The structure of contracts or agreements will vary with individual operators and, depending on such structure, defined specific requirements may or may not be contained in any of the contractual documents. When the specific requirements are not contained in the contract, they may be defined (in technical terms) in a controlled document that is part of the operator's documentation system, and then conveyed to the provider (perhaps periodically) in a manner that ensures understanding. Such controlled documents are typically identified in the contract by reference.</p>		

La DINAC, hasta el momento, no ha incorporado el SLA a los contratos actuales con el sector privado, lo que genera impactos en las operaciones de exportación aérea.

Un ejemplo del impacto provocado por esta situación es el siguiente: en una operación carguera el personal mínimo requerido son 5 funcionarios. Sin embargo, en el momento de la operación sólo aparecen tres funcionarios, dos operadores de montacargas, un operador de elevador. Los funcionarios que tienen que realizar la estiba y desestiba de cargas del avión no comparecen porque están atendiendo otras necesidades del aeropuerto, para poder cumplir el Coordinador deja de realizar su función con el fin de empujar los pallets poniendo en riesgo la seguridad de la operación, ya que no está cumpliendo su responsabilidad asignada. El principal riesgo generado con este desafío es a nivel de seguridad de las operaciones aeroportuarias.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento. En primer lugar, se propone que la DINAC permita el anexo a los contratos del SLA (Acuerdo de Servicios) para poder garantizar la medición/comprobación del cumplimiento de lo contratado. Durante la reunión público-privada la DINAC se mostró favorable a analizar esta propuesta.

La incorporación del SLA en el contrato de la DINAC permitirá una mejora en los servicios prestados en el aeropuerto, ya que será posible exigir el cumplimiento del personal capacitado para el servicio operacional ofrecido por DINAC para el movimiento de carga. De igual forma, se garantiza que los equipos de trabajo de DINAC cuenten con los operarios mínimos necesarios para realizar sus funciones.

Con la incorporación del SLA será posible establecer los estándares de la IOSA (*IATA Operational Safety Audit*)<sup>1</sup> para la ejecución del servicio operacional de carga en el aeropuerto por parte de DINAC, permitiendo mejorar los servicios en todos los niveles, generando un **standard en la industria aeronáutica** paraguaya, validado por entes internacionales. La IOSA (*IATA Operational Safety Audit*) es un sistema de evaluación reconocido y aceptado internacionalmente, diseñado para evaluar los sistemas de control y gestión operativa de una aerolínea. IOSA utiliza principios de auditoría de calidad reconocidos internacionalmente y está diseñado para realizar auditorías de manera uniforme y estandarizada. Fue creado en 2003 por IATA. Evalúa la gestión operativa y los sistemas de control de las aerolíneas. Las empresas se incluyen en el registro IOSA por un período de 2 años, tras una auditoría realizada por una organización acreditada por IATA.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X	X					X



## 2. FALTA DE UTILIZACIÓN DE LA FACTURA ELECTRÓNICA EN EL PROCESO DE EXPORTACIÓN

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Envío de la Factura y *packing list*

**Actor:** VUE

Descripción del problema: Actualmente existe la posibilidad de elaborar la factura electrónica, pero la misma no está estandarizada en Paraguay, ya que no existe obligatoriedad en su uso. Esta situación genera que el proceso no sea ágil, rastreado y eficiente, ya que la Factura Comercial de Exportación es elaborada en un talonario timbrado (documento físico) por parte del sector privado, el cual debe ser solicitado por el contador de la empresa exportadora a la Subsecretaría de Estado de Tributación (SET). Esta factura en papel debe ser firmada por el exportador para darle validez. Siendo que el registro del despacho de exportación es realizado en formato digital en el Sistema Informático SOFIA, las informaciones contenidas en dicha factura son cargadas manualmente en el Sistema Informático SOFIA y el documento original es escaneado y adjuntado con las demás informaciones que solicita Aduana. Esta actividad puede generar errores de tipeo, siendo necesario realizar correcciones posteriores, causando demoras. La factura original será posteriormente presentada en papel en el momento de oficializar el despacho y es uno de los documentos a ser enviados al cliente (sea junto con la carga o vía Courier) para el despacho de importación en el país de destino.

La Factura Comercial de Exportación es el primer documento emitido en el proceso de exportación que impide la aplicación de la política Cero Papel. Esta es una política liderada por la Secretaría Nacional de Tecnologías de la Información y Comunicación (SENATICs) que apunta a la reducción en el uso del papel en la generación, tramitación y seguimiento de expedientes, además de constituir una iniciativa en favor del medio ambiente.

**Clasificación:** Procedimiento/Sistema



### 3. REGISTRO MANUAL DE LAS INFORMACIONES DE LA FACTURA DE EXPORTACIÓN

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Envío de la factura y packing list

**Actor:** Exportador

**Descripción del problema:** Actualmente las informaciones a ser declaradas en VUE (Ventanilla Única de Exportación) deben ser agregadas de forma manual por el usuario, dato a dato, a partir de las informaciones registradas en la factura (sea digital o papel). La VUE no extrae datos de la factura digital (cuando es utilizada). Esta situación genera un riesgo al proceso, ya que el Exportador/Despachante debe rellenar los datos de la factura manualmente, generando riesgos de tipeo por error humano, lo que puede generar demoras y retrabajos en el proceso.

**Clasificación: Sistema**

**Propuesta de Solución 2,3:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. En primer lugar, la SET (Subsecretaría de Estado de Tributación) deberá habilitar la factura electrónica para los procesos de exportación. Esto ya está en desarrollo (resolución 105/2021 SET) y se pretende implementar hasta 01/10/2024. Cada actor tiene su año de implementación (por ejemplo: el despachante debe implementarlo en 2024). Adicionalmente, se propone la característica obligatoria de la factura electrónica, como se encuentra establecido en el código aduanero.

La SET realizó el Plan Piloto del Sistema Integrado de Facturación Electrónica Nacional (SIFEN), por medio del cual se pudo emitir la factura electrónica *e-Kuatía con validez jurídica del país, contribuyendo a reducir los costos transaccionales y de cumplimiento tributario a las empresas. Si bien este proyecto piloto no previó en su primera fase la incorporación de la Factura Comercial de Exportación, se propone incorporar a las mismas dentro de los próximos lanzamientos. Conforme se mencionó anteriormente, la Factura Comercial de Exportación es uno de los documentos que dan base a todo proceso de comercio exterior, y la misma debe adecuarse no solamente a las exigencias nacionales, sino también a los requerimientos de los clientes. Siendo así, se propone convocar al sector privado para el desarrollo del Proyecto Piloto de la Factura Comercial de Exportación, con el objetivo de que pueda diseñarse una factura que contenga campos básicos y que dé, a la vez, la posibilidad de agregar campos específicos que permitan atender las necesidades de los clientes. Con el objetivo de evitar errores de tipeo, otorgar mayor transparencia y control para las entidades públicas involucradas, y aprovechar las informaciones ya prestadas, se propone que las informaciones en dicha factura puedan ser reutilizadas para realizar el despacho de exportación y los documentos de transporte (CRT, BL). En este sentido, la factura podrá generar un código (XML) que -al ser cargado en el sistema correspondiente (SINTIA, VUE, SOFIA)- permita automáticamente extraer las informaciones requeridas para los trámites subsecuentes en el proceso de exportación. Se espera que cuando se implemente la factura digital de forma obligatoria, la VUE podrá utilizar los datos de esta factura de forma automática a partir del código de la factura electrónica, para registrar los datos en el proceso, evitando de esta forma el registro manual de los datos, retrabajos y errores humanos.*

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Adicionalmente se propone que la factura digital salga con la misma descripción/nombre de empresa que el registro sanitario, evitando demoras y dándole agilidad a los trámites del proceso. Para evitar que existan diversos nombres para una misma empresa (nombre de fantasía, nombre del registro ante Aduana, etc.) se propone que sea utilizado el código de producto para identificar a la empresa y poder hacer el registro de este en DINAVISA u otros órganos

de control. Permitiendo de esta forma la uniformidad del registro sanitario con el registro de la empresa en la factura digital. Evitando de esta forma la duplicación de los documentos sustanciales de cada empresa.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

#### 4. PROCESOS MANUALES PARA ADJUNTAR LA FACTURA DE LA CARGA EN CADA UNO DE LOS CERTIFICADOS/LICENCIAS Y PERMISOS PARA REALIZAR UN PROCESO DE EXPORTACIÓN

**Proceso:** Aéreo

**Actividad:** Gestión de licencias, Certificados y Permisos

**Actor:** Exportador/Despachante

**Descripción del problema:** Para realizar la solicitud de Certificados/Licencias y Permisos de exportación ante SENAVE, DINAVISA, SENAD, SENASA, SENACSA u otros órganos de control, dependiendo del tipo de producto a ser exportado, es necesario escanear la factura (en papel) a la solicitud y agregarla digitalmente una a una. En el caso específico de DINAVISA para el trámite de exportación de productos controlados es necesario adjuntar la factura, *packing list*, *nota aclaratoria (DINAVISA)* y el *registro sanitario previo del producto*, este proceso lleva de 48 a 72 horas para realizar el trámite. Esta situación representa un proceso manual y demorado, que dificulta la exportación aérea en general.

**Clasificación:** Procedimiento/Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos y sistemas. Una vez habilitada la factura electrónica para los procesos de exportación (Ver propuesta 3, 4) la misma podrá ser utilizada en la VUCE, para poder realizar todos los trámites necesarios con cada organismo de control. Esto ya está en desarrollo (resolución 105/2021 SET) y se pretende implementar a lo largo de los próximos años (hasta el 01/10/2024), evitando de esta manera el proceso manual de anexión de la factura escaneada en cada una de las solicitudes con los organismos de control. En el caso específico de DINAVISA se está desarrollando un nuevo sistema que considerará estas dificultades. En aquél se incorporarán las facilidades de pago, incluyendo el pago con otras instituciones bancarias.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

#### 5. EL PROCESO DE PAGO A DINAC TIENE QUE PASAR POR 6 VENTANILLAS DE FORMA PRESENCIAL

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Pago de las tasas

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente el proceso de comprobación de pago de tasas con

DINAC tiene que pasar por 6 ventanillas presenciales diferentes:

- Cubicaje con medidas de la carga
- Liquidación de la tasa
- Firma de jefe administrativo
- Impresión de orden de salida
- Firma del jefe de exportación.
- Facturación y autorización.

En el momento en que la carga está liberada por Aduana para ser exportada, el proceso que se debe seguir es el siguiente: El despacho de exportación se finiquita en Aduana y sale para el departamento de contraloría donde se imprimen entre 6 y 7 copias; una de las copias sale con el sello “**depositario DINAC**”, el despachante lo lleva al depósito de exportación (copia de la guía) y se realiza el cubicaje por sistema. En ese momento el despachante ya puede pagar la tasa de DINAC, esta se paga vía sistema en **DINAC pagos** (sistema electrónico de DINAC), se accede con el nombre de usuario y la clave, se paga por homebanking o canon informático. Tras el pago electrónico, comienza todo un proceso manual en papel que se describe a continuación: una vez comprobado el pago la DINAC se imprime la boleta o la factura en la sección cajas, posteriormente se debe firmar y sellar la factura, se hace una fotocopia de la factura firmada y en este momento se debe llevar nuevamente una copia de la factura al depósito de exportación. El despacho debe tener los siguientes documentos: la intervención de DINAVISA, una copia de la factura de pago de tasas y una copia de la guía, después se hace la boleta de salida en depósito y firma el documento en papel el jefe de la DINAC. Actualmente se unificó todo el proceso de exportación en el depósito de exportación, pero el trámite en papel y presencial se mantiene.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. Se propone la eliminación de la comprobación del pago de las tasas de forma presencial, la DINAC verificará a través del sistema *DINAC pagos* si se efectuó el pago de las tasas, evitando de esta forma que el despachante/exportador tenga que llevar los documentos de forma física a la DINAC. Actualmente el pago se hace de forma electrónica, lo que demuestra una comunicación entre la institución bancaria y DINAC; por eso se espera que las etapas de comprobación del pago no sean necesarias de forma presencial.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

En segundo lugar, se propone la Integración de DINAC a la Ventanilla Única de Comercio Electrónico. Actualmente existe un convenio entre DINAC y SOFÍA para estar interconectados, permitiendo la liquidación automática en base a los datos registrados en SOFÍA y el pago a través de la red bancaria. Se deberá avanzar en la integración de forma integral con la futura VUCE, además de con el sistema SOFÍA.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

En el caso del pago por parte del Despachante, hay un módulo del sistema que pertenece al Centro de Despachante, que acredita el pago a la DINAC de las tasas correspondientes. Será necesario realizar la interconexión de la plataforma de DINAC con la Ventanilla Única de Comercio Exterior para que se evite la impresión del comprobante para entregar físicamente en la DINAC.



RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X		X		X		

A largo plazo se propone el cobro electrónico unificado por cada operación de exportación, es decir se establecerá una tasa única a ser cobrada dentro de un módulo de pago centralizado en la Ventanilla Única de Comercio Exterior. La VUCE cobrará una única vez las tasas correspondientes al proceso de exportación y será responsable de redistribuir los recursos a cada órgano de control responsable. Este sistema de pago global integrará a todos los organismos de control. Su objetivo principal será permitir el conocimiento de las obligaciones pecuniarias y el pago centralizado de impuestos, tasas públicas y cargos de privados relacionados con los procesos de importación y de exportación, de forma sencilla, automática y organizada. Adicionalmente, permitirá la emisión electrónica del recibo de pago por parte del órgano de control intercomunicado con el resto de los órganos implicados en la liberación de la mercadería, con comunicación automática, todo a través de la VUCE.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

## 6. LIMITACIONES PARA REALIZAR LOS PAGOS DE LAS TASAS CON LOS ORGANISMOS DE CONTROL

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Gestiona licencias, permisos y certificados

**Actor:** DINAVISA

**Descripción del problema:** Realizar el pago a los organismos de control responsables por la emisión de los permisos previos de exportación presenta numerosos desafíos para los exportadores. En primer lugar, la falta de bancos habilitados para realizar el pago y la imposibilidad de realizar transferencias desde otros bancos obliga a los exportadores a tener que abrir una cuenta en los bancos que la institución tiene habilitados para poder realizar una transferencia o, de lo contrario, realizar el pago de forma presencial en dicho banco hasta las 13 horas. Existen algunos organismos, como es el caso de la Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVISA), que en la actualidad no pueden recibir pagos electrónicos. En este último caso, es necesario destinar una persona de la empresa para la gestión de dicho pago de forma presencial. El pago debe ser exacto, es decir el monto debe llevarse con el valor exacto a ser cobrado, ya que el organismo no proporciona cambio al usuario. Realizando la gestión del certificado, por ejemplo, no hay devolución de dinero por parte de DINAVISA.

Por citar otro ejemplo, el pago electrónico al MIC solamente puede realizarse en el Banco Nacional de Fomento, no siendo posible concretar una transferencia de otros bancos con los cuales operan los exportadores.

Por otra parte, debido a que la Aduana solicita los comprobantes de los pagos al momento de oficializar el despacho, los mismos deben ser retirados presencialmente en el banco. En VUE no existe la posibilidad de generar una factura contable de lo que fue pagado electrónicamente, o generar un comprobante que pueda ser utilizado posteriormente por el exportador para el reintegro de exportación.

Adicionalmente los organismos de control tienen un horario administrativo para la emisión de licencias y permisos, que no atiende al ritmo de exportación aérea, generando demoras y costos al proceso logístico.

**Clasificación:** Procedimiento y Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, sistema y normativas. Con el objetivo de que los exportadores puedan cumplir con sus obligaciones por medio del pago de tasas de forma fácil y ágil, en primer lugar, se deberá adecuar las disposiciones legales vigentes que permitan modernizar la gestión del cobro de servicios públicos para que todos los organismos de control tengan habilitado el pago electrónico;

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

En segundo lugar, se deberá aumentar la red de cobranza de la actual VUE y de todos los organismos vinculados a ella, para que de esta forma sea posible efectuar los pagos desde todos los bancos que operan en Paraguay, no solamente a través del BNF como actualmente se encuentra definido en decreto.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Se propone adicionalmente la generación de comprobantes de pago por medio de VUE a los que la Aduana podrá acceder para el control de pendencias al momento de oficializar el despacho, así como otros organismos de control para emitir sus correspondientes certificados, análisis, etc. Actualmente la Aduana y la VUE están desarrollando el sistema de prepago; para que esto funcione todas las instituciones involucradas en las exportaciones deben incorporarse a esta plataforma.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo, como ya fue descrito anteriormente (Ver propuesta 6), se propone que la futura Ventanilla Única de Comercio Exterior desarrolle un sistema de pago global que integre a todos los órganos de control. Este módulo tendrá por objetivo permitir el conocimiento de las obligaciones pecuniarias y el pago centralizado de impuestos, tasas públicas y cargas privadas relacionadas con los procesos de importación y de exportación, de forma sencilla, automática y organizada. Se sugiere que tenga una interfaz amigable que permita seleccionar el tipo de pago que quiere realizarse (multa, certificados, permisos, etc.), por medio de un código de barras que identificará el valor a pagar, el destinatario del pago, entre otros detalles relevantes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		





## 7. DEMORAS EN LA EMISIÓN DEL DESPACHO DE DINAVISA PARA PRODUCTOS CONTROLADOS Y GENERALES

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Autorización previa de DINAVISA

**Actor:** DINAVISA

**Descripción del problema:** Para iniciar los trámites en la Ventanilla Única del Exportador con DINAVISA para productos controlados (por ejemplo, medicamentos), se implementó un nuevo proceso de control. Este proceso implica que para obtener la aprobación de exportación por parte de DINAVISA se debe contar con el certificado de control en planta de estos productos por parte de la SENAD. Para que el control por parte de la SENAD se pueda realizar, debe ser seguido el siguiente procedimiento: solicitar vía correo y/o vía telefónica. En el caso de que no sea posible la comunicación es necesario desplazarse físicamente hasta las instalaciones de la SENAD. La inspección física se realiza en la planta de la empresa, lo que conlleva que el personal de la SENAD tenga que movilizarse hasta la planta; las inspecciones presenciales solo ocurren los martes, si la SENAD no cuenta ese día con personal suficiente para atender la inspección física en planta, esta no se realiza, lo que ocasiona un atraso de una semana o más al proceso de exportación. Adicionalmente, se debe considerar que una vez emitido el certificado por parte de la SENAD este se debe sellar y firmar de forma presencial. Todo este proceso se realiza en aproximadamente 15 días. La época más crítica en los procesos de exportación de productos controlados es de octubre hasta marzo, ya que en esos meses los funcionarios suelen tomar vacaciones, dificultando el procesamiento de las exportaciones.

Ejemplo de las interrupciones ocasionadas por eventos externos que pueden tener un alto impacto en los flujos de exportación es el caso de la pandemia de COVID-19, en el que la SENAD se quedó sin funcionarios para realizar inspecciones en planta por un largo periodo.

Este proceso para los productos controlados fue implementado en enero de 2022, anteriormente DINAVISA no exigía el acta de la SENAD para autorizar la exportación de los productos en la VUE, esta autorización se realizaba de forma paralela, agilizando el proceso.

En el caso de exportación aérea para producto que no requiere de control en planta, pero que necesita el certificado de DINAVISA para iniciar el proceso de despacho en la VUE, se debe abonar una tasa de forma presencial. Esto demora entre 48 a 72 horas. Una vez abonadas las tasas se inicia el proceso de despacho por el despachante. Las empresas exportadoras sufren de demoras para productos no controlados, cuando DINAVISA no tiene funcionarios para atender la demanda, aumentando de esta forma el tiempo de respuesta de 48 a 72 horas.

A continuación, se puede observar el paso a paso del proceso:

### Procedimiento de trámite de exportación -VUE



<b>Paso 1</b>	El responsable de la empresa, genera la solicitud de exportación, declarando todos los datos solicitados en el sistema.
<b>Paso 2</b>	Cuando ha finalizado la declaración y anexado los documentos de soporte, debe enviar a DNVS en la VUE e imprimir la autorización borrador.
<b>Paso 3</b>	Debe presentar la autorización borrador en el departamento de ingresos en DNVS, abonando el arancel para dar inicio al trámite.
<b>Paso 4</b>	Cuando el departamento de Despachos recibe la solicitud impresa con el recibo de pago dará inicio a la evaluación de la solicitud.
<b>Paso 5</b>	El tiempo de evaluación se encuentra entre 24 a 48 hs.
<b>Paso 6</b>	Si cumple todos los requisitos establecidos se autoriza, si no cumple los requisitos se retorna a empresa o regente para correcciones.
<b>Paso 7</b>	Una vez autorizado por DNVS usted ya se encuentra habilitado para OFICIALIZAR. Ha finalizado la autorización

Para la emisión del certificado de DINAVISA los exportadores deben presentar la siguiente lista de documentos de manera presencial, todos en papel. Una vez que DINAVISA emite el certificado el despacho de exportación puede continuar:

EXPORTACIONES												
ESPECIALIDADES FARMACEUTICAS-EF, MEDICAMENTOS BIOLÓGICOS-MD, MEDICAMENTOS FITOTERAPICOS Y PRODUCTOS HOMEOPATICOS-FH, SUPLEMENTOS DIETARIOS-SD, PRODUCTOS DOMISANITARIOS RIESGO I y II-PD y D2, PRODUCTOS DE HIGIENE PERSONAL, COSMETICOS Y PERFUMES-HC, MATERIA PRIMA PARA LA INDUSTRIA NO FARMACEUTICA Y MATERIA PRIMA PARA LA INDUSTRIA FARMACEUTICA, PRODUCTOS DE TABACOS Y DISPOSITIVOS MÉDICOS-DM												
ITEM	DOCUMENTOS	EF	MB	FH	SD	PD I y D2	DM	HC	MP NO FARM	MP FARM	TB	
1	HABILITACIÓN EN EL RUBRO (VIGENTE O RENOVACIÓN).	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
2	REGISTRO SANITARIO (VIGENTE O RENOVACIÓN).	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
3	SALIDA SOLO POR ADUANA SEGÚN RESOLUCIONES.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	----	
4	FACTURA COMERCIAL (CON LOTE Y VENCIMIENTO PARA EF-MB-FH-SD).	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
5	DOCUMENTO DE TRANSPORTE (AEREO, TERRESTRE, FLUVIAL).	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
6	LISTA DE EMPAQUE CON LOTES.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
7	CERTIFICADO DE ANALISIS.	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	
8	OTROS DOCUMENTOS (AMPLIACION, ORIGEN ALTERNATIVO, CAMBIO DE DENOMINACION, RENOVACIONES, AUTORIZACIONES, ETC).	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
9	AUTORIZACION DE IMPORTACION PARA IMPORTADOS.	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	
10	CERTIFICADO DE EXPORTACION PARA PRODUCTOS FARMACEUTICOS Y AFINES DE FABRICACIÓN NACIONAL CON FINES EXCLUSIVO DE EXPORTACIÓN.	SI	SI	SI	SI	----	----	----	----	----	----	
11	TÍTULO DE MARCA, EXPEDIDO POR EL MIC (VIGENTE O RENOVACIÓN).	----	----	----	----	----	----	----	----	----	SI	
12	CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN DE LA FIRMA (VIGENTE).	----	----	----	----	----	----	----	----	----	SI	

OBSERVACIONES: ANEXAR LAS DOCUMENTACIONES DE ITEM 4-5-6-7-8-9-10-11-12

**Clasificación:** Procedimiento



## 8. COBRO DE LA TASA DE HABILITACIÓN DE VUELO FUERA DE HORARIO LABORAL EN DUPLICADO AL EXPORTADOR Y A LA EMPRESA DE COURIER

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Autoriza habilitación extraordinaria

**Actor:** Aduana/ DINAC

**Descripción del problema:** El horario laboral de Aduana y DINAC es de 8 a 17 horas, con pausa de almuerzo; fuera de este horario se exige una tasa de horario extraordinario para actuación de la Aduana y DINAC. **Siendo de esa manera, si el pago de la tasa de Habilitación de Vuelo se realiza fuera de horario laboral, es cobrada dos veces al exportador y a la empresa de Courier.** Los valores de las tasas indicadas son los siguientes:

- La tasa de DINAC es de 300.000 guaraníes (habilitación de depósito)
- La tasa de Aduana es de 85.000 guaraníes (Habilitación por horario extraordinario)

El cobro es realizado al exportador y se cobra a la empresa Courier por la misma carga. Esta situación se genera cuando la carga pasa por un proceso de despacho con la intervención de un Despachante, esa carga se finiquita con el MANE de la aerolínea y en este momento se cobra el servicio extraordinario de resguardo y habilitación de depósito DINAC. La empresa de Courier consolida esa carga y vuelve a pagar los mencionados cánones. Es importante destacar que la DINAC realiza el cobro de habilitación por vuelo. Por ejemplo, si hay 5 despachos que salen en el mismo vuelo, solo será cobrada una habilitación; en el caso de la Aduana se cobra por despacho.

**Clasificación:** Procedimiento



## 9. FALTA DE COMPARECENCIA DEL RESPONSABLE DE ADUANA PARA ATENDER EN HORARIO EXTRAORDINARIO

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Autoriza habilitación extraordinaria

**Actor:** Aduana/DINAC

**Descripción del problema:** Falta de comparecencia del responsable de Aduana para atender en horario extraordinario. Esta tasa es pagada por el exportador o por el Courier en un proceso de exportación. Se indicó que esta tasa se paga, pero el responsable no comparece en el depósito para la liberación y retiro de la carga por parte de la aerolínea. En algunos casos ocurre la falta del inspector que acompaña la liberación, para proceder el embarque de la carga en el avión, esta situación genera riesgos al proceso al retirar la carga, ya que el funcionario de aduana tiene que verificar que la carga que se está exportando es la misma que fue presentada en el despacho oficializado.

**Clasificación:** Procedimiento



## 10. FALTA DE COORDINACIÓN ENTRE LOS ÓRGANOS DE CONTROL PARA REALIZAR LA INSPECCIÓN

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** ¿Requiere certificados?

**Actor:** SENAD/DINAVISA

**Descripción del problema:** Actualmente se observa una falta de coordinación entre los órganos de control, para realizar la inspección física de la carga, generando retrabajo y demoras. Por ejemplo, en el caso de la inspección de SENAD y DINAVISA, las mismas se realizan por separado. En el caso de exportación aérea, estas demoras pueden suponer la pérdida del avión, ya que la exportación vía aérea implica tiempos menores para realizar la operación. En los procesos de comercio exterior no se ha implementado la inspección conjunta de los organismos de control y esta situación genera que los distintos entes, a la hora de hacer los despachos para verificación de las condiciones de la carga, realicen dichos controles en momentos diferentes del proceso, perdiendo agilidad y eficiencia.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución 7, 8, 9, 10:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. Se propone que la verificación sea una única vez en el punto/puesto específico de verificación de la zona primaria del aeropuerto que funcionará 24 horas/7 días de la semana, distribuyendo la carga de trabajo de forma racional y eficiente al ser un único punto de control. De esta forma podrá ser realizada una verificación conjunta por parte de los diversos órganos involucrados en el proceso de control de la carga, tales como DINAVISA, SENAD, Aduana, entre otros. En el caso de los operarios de DINAC, para que esta propuesta sea implementada de forma efectiva, deberán ser modificados los turnos actuales a turnos de 8 horas, 7 días por semana con atención 24 horas. Esta propuesta va a permitir el uso eficiente de los recursos limitados de Aduana, SENAD, DINAVISA, SENAVE, así como otros organismos involucrados en la exportación al tener un único punto de control en el aeropuerto. Con esta propuesta también aumenta la seguridad del proceso y, consecuentemente, disminuyen los riesgos.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

2. Ver: <https://www.bacn.gov.py/leyes-paraguayas/2276/ley-n-2422-codigo-aduanero#:~:text=Zona%20primaria%20es%20el%20espacio,del%20exterior%20o%20destinadas%20a>

En segundo lugar, se propone que la solicitud de verificación y el proceso de agendamiento sean emitidos automáticamente por la Ventanilla Única de Comercio Exterior, una vez que la carga llegue al depósito de zona primaria en el aeropuerto, evitando la utilización de e-mails o llamadas telefónicas para iniciar y agendar la verificación. Adicionalmente, se propone que el informe de verificación sea emitido de forma electrónica en Ventanilla Única por parte de todos los órganos de control. Adicionalmente el horario para atención de inspección será de 24/7, distribuyendo la carga de trabajo de forma racional y eficiente al ser un único punto de control, permitiendo un proceso más eficiente y ágil.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Por último, en el momento en que el depósito del Agente de Carga pueda ser zona primaria, definida como:

*“el espacio fluvial y terrestre, ubicado en los puertos, aeropuertos y terminales ferroviarias y de transporte automotor y otros puntos donde se efectúan las operaciones de embarque, desembarque, trasbordo, movilización, almacenamiento y despacho de mercaderías procedentes del exterior o destinadas a el” (LEY N° 2422 CÓDIGO ADUANERO)<sup>2</sup>*

La inspección conjunta de los diversos órganos de control podrá ser presencial en el depósito del Agente de Carga, definido como zona primaria. Agilizando el proceso de inspección en el aeropuerto y facilitando la entrega ágil de la carga directa al avión.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X			X			X



## 11. VERIFICACIONES EN PLANTA DE SENAD NO GARANTIZAN LA INVOLABILIDAD DE LA CARGA EN EL AEROPUERTO PARA LOS PRODUCTOS CONTROLADOS

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Autorización previa de DINAVISA

**Actor:** DINAVISA/ SENAD

**Descripción del problema:** En el caso de exportaciones con productos definidos como carga controlada, por ejemplo, fármacos, es necesario una verificación antidroga por parte de la SENAD en el aeropuerto (posterior a la verificación en planta). Esta solicitud de inspección a SENAD es realizada por e-mail, no se utiliza sistema, la verificación se realiza tras la aprobación del certificado por DINAVISA por medio de un sello físico en el documento. Esta situación genera una duplicación de control por parte del organismo, lo que no garantiza la inviolabilidad de la carga desde que sale de la planta hasta que llega al aeropuerto. Esta situación demuestra que la verificación en planta no necesariamente es esencial para el proceso, ya que el último control se realiza en el aeropuerto. Es importante destacar que si la carga tiene canal rojo, es necesario solicitar nuevamente la inspección de SENAD; esta situación refleja que en total una carga de exportación puede llegar a tener 3 verificaciones por parte de SENAD, 2 de las cuales son obligatorias, pudiendo haber una tercera en caso de canal rojo.

Por otro lado, la cantidad de inspectores no atiende al ritmo de las exportaciones aéreas, lo que termina afectando al proceso, aumentando los tiempos y –consecuentemente- encareciendo la logística. Los tiempos con la SENAD pueden llegar a demorar una semana para realizar la inspección; posteriormente el acta de inspección puede demorar hasta una semana más, retrasando el inicio del proceso de exportación en más de 15 días.

**Clasificación:** Procedimiento



## 12. DEMORAS EN LA INSPECCIÓN DE SENAD PARA PRODUCTOS CONTROLADOS EN PLANTA

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Análisis de las informaciones

**Actor:** SENAD

**Descripción del problema:** Se identificaron demoras de más de una semana para la inspección de la carga en la planta de la empresa exportadora por parte de la SENAD. Esta inspección es la primera que realiza el organismo de control y es gestionada por el exportador, a través de una nota vía e-mail 5 días antes de la exportación. Para iniciar la inspección, la empresa tiene que buscar a los inspectores para que realicen el control en la planta de la fábrica. El único día disponible para realizarla en la semana es el martes; posteriormente se emite el acta de verificación que se le entrega al exportador, para que después DINAVISA la selle y firme (documento físico), momento en el cual se pueden iniciar los trámites del despacho de exportación. Debido a la falta de funcionarios de SENAD, se pueden generar reprogramaciones de la inspección, lo que genera un atraso mayor en la autorización para exportación, ocasionando demoras para la operación como un todo (entre 15 y 20 días).

**Clasificación:** Procedimiento



## 13. UTILIZACIÓN DE SELLO FÍSICO POR DINAVISA PARA EL ACTA DE VERIFICACIÓN DE SENAD

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Análisis de las informaciones

**Actor:** SENAD/DINAVISA

**Descripción del problema:** En el caso de productos controlados, el despachante debe retirar el acta de verificación emitida por la SENAD en la sede de la empresa y llevarla a DINAVISA. El organismo de control recibe el documento hasta medio día para colocarle el sello correspondiente físicamente, si se pasa del horario establecido se debe llevar al día siguiente, generando demoras y atrasos en el proceso. Esta situación puede generar por ejemplo la pérdida de la ventana de exportación aérea, en caso de que la SENAD no pueda presentarse en la fecha agendada para realizar la inspección en planta y –consecuentemente- no puede dar inicio al proceso con DINAVISA para el sellado del documento, generando que la carga no salga en la fecha programada.

**Propuesta de Solución 11, 12, 13:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. A corto plazo se propone una única inspección a ser realizada por la SENAD en el aeropuerto, evitando tener que llevar el documento sellado a otro local, además de costos de desplazamiento y demoras en el proceso. La inspección será realizada de forma conjunta entre los organismos de control involucrados, en este caso DINAVISA y SENAD. Es importante resaltar que otros organismos de control ya aplican esta modalidad de inspección conjunta, como es el caso de SENAVE con SENAD y Aduana para el caso del cáñamo, siendo un ejemplo de buena práctica.



RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

A mediano plazo se propone la modificación de la normativa de DINAVISA que exige la entrega del documento de liberación de SENAD sellado de forma previa. Al tener el punto de control de SENAD directamente en la zona primaria en el aeropuerto, DINAVISA tendrá suficientes garantías de seguridad en el proceso de inspección realizado por SENAD, no siendo necesaria la comprobación documental por parte de este organismo a través de un documento sellado de forma física, agilizando el proceso de exportación (Ver propuesta 7, 8, 9, 10).

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Adicionalmente se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. En primer lugar, se propone que la SENAD realice una capacitación amplia y adecuada de los funcionarios, para que un número mayor de profesionales puedan atender las necesidades operacionales del proceso de exportación, en el caso de inspecciones de carga controlada.

Al permitir la realización de inspecciones aleatorias por medio de la implementación de metodologías de gestión de riesgo de forma eficiente, se definirán parámetros específicos que permitan agilizar el proceso manteniendo el control necesario, siguiendo de esta forma las mejores prácticas internacionales y agilizando el proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Por otro lado, se propone el uso de la tecnología para optimizar el proceso y garantizar la eficiencia plena. Con el uso de tecnología, estos podrán ser agilizados y distribuidos de forma eficiente a cada funcionario. A través de un sistema que permita optimizar el proceso y garantizar la eficiencia plena de la SENAD, este sistema deberá estar integrado a la VUCE; definiendo plazos determinados para realizar la inspección y aprobación.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Adicionalmente, se propone que la VUCE incorpore en su plataforma todos los organismos de control involucrados en el proceso de exportación, permitiendo de esta forma que una vez que se inicie el proceso de exportación, la VUCE pueda lanzar un alerta para SENAD, informando la fecha de llegada de la carga a zona primaria para realizar la verificación. Otra funcionalidad que se propone es que se incorpore la emisión del certificado de inspección de cualquier órgano de control de forma electrónica en la Ventanilla Única de Comercio Exterior, eliminando de esta forma la necesidad de sellado físico, permitiendo una mayor trazabilidad, transparencia y agilidad en el proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Por fin, a largo plazo se propone que en el momento en que el depósito del Agente de Carga pueda ser zona primaria, la inspección conjunta de los diversos órganos de control sea presencial en este local. Agilizando el proceso de inspección en el aeropuerto y facilitando la entrega ágil de la carga directa al avión.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X			X			X

## 14. EL REGISTRO PREVIO DE PRODUCTOS SANITARIOS PARA EXPORTACIÓN ANTE DINAVISA PRESENTA DEMORAS DE ENTRE 6 MESES Y 1 AÑO

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** ¿Requiere certificados?

**Actor:** DINAVISA

**Descripción del problema:** Para la exportación de un producto nuevo se debe presentar el dossier del producto a DINAVISA, para análisis del mismo y –posteriormente- proporcionar el Registro del Producto<sup>3</sup>. Este análisis por parte de DINAVISA demora entre 6 meses y 1 año aproximadamente, puede extenderse por un período mayor. De acuerdo con DINAVISA, la adjudicación del registro tiene un plazo de concesión de 3 meses. Una vez emitido el registro este debe ser enviado al país de importación del producto para aprobación en destino. Este procedimiento debe ser realizado cada vez que haya una alteración en las características del producto. A continuación, se presentan varios casos en los que esta concesión de registro se puede extender aún más:

- Cuando se tiene el registro para un producto con una composición determinada, pero el cliente solicita una composición diferente. Esto se llama “cambio de fórmula” y requiere un número de registro nuevo, lo que significa esperar nuevamente entre 6 meses a 1 año para que DINAVISA otorgue el registro. Por ejemplo:
  - El exportador tiene el registro del producto para 100 mg/bote y el cliente en el país importador pide botes de 120 mg, se hace necesario realizar el registro de productos sanitarios de nuevo.
  - Cuando hay una modificación dentro de la fórmula, DINAVISA (en teoría) tiene 3 meses, pero este plazo generalmente no es atendido.
- En el caso de la renovación de un registro cuando el mismo está vencido, este debe entrar en la misma fila de los registros generales de DINAVISA, generando demora porque no tienen una regla determinada para la renovación del registro. Por ejemplo, hoy existen casos de una empresa con productos esperando RENOVACIÓN de REGISTRO desde 2018. La validez de un registro de producto es de 5 años. Es decir, puede llevar la misma cantidad de tiempo renovar un producto o realizar el registro de un nuevo producto. Un ejemplo del impacto de este problema es la situación descrita por empresas del rubro farmacéutico al no poder comercializar en los últimos 5 años un producto ya fabricado por tener el registro vencido, ya que existe

3. Rige la: Resolución S.G. N° 252/2018385, de fecha 12 de mayo de 2018, y se establecen requisitos para la obtención, renovación, actualización, transferencia, suspensión y cancelación de registros sanitarios de productos alimenticios, bebidas y aditivos destinados al consumo humano. Disponible en: <https://www.inan.gov.py/site/p/1089>



demora en la revisión y aprobación de dicho expediente de renovación por parte de DINAVISA. Cuando se obtiene el registro del producto aprobado para ofrecer para venta al exterior (exportación) empieza el proceso con el cliente (importador), donde nuevamente se demora, ya que se tiene que enviar el dossier del producto, como se ha presentado a DINAVISA para que el cliente pueda obtener el registro en su país. Una vez que el importador del producto obtiene su registro se puede realizar la exportación.

**Clasificación:** Procedimiento y Normativa

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y norma. Se propone la revisión de los plazos de registro de productos sanitarios para exportación por parte de DINAVISA con el objetivo de atender a la real necesidad operacional de los exportadores, permitiendo un proceso más ágil y eficiente. En el caso de que ya exista un registro previo del producto y se requiera una modificación a este tipo de casos se le dará prioridad, no entrará de nuevo en la fila general de análisis. Adicionalmente, se propone que el plazo de registro no sea mayor, en ningún caso, a 30 días. Esto deberá ser implementado a nivel de resolución, por este motivo será necesario adaptar la Resolución S.G. N° 252/2018385.

DINAVISA inició el proceso de registro de forma electrónica, el mismo fue implementado a inicios de 2022. En el caso de aquellos registros que fueron realizados manualmente, tendrán prioridad por antigüedad, para urgente resolución por parte de DINAVISA, sin costo.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A medio plazo se propone que los procesos sobre control/responsabilidad de DINAVISA sean integrados en la VUCE, permitiendo de esta forma tener todos los datos necesarios tanto de este organismo, así como de otros organismos integrados en una única plataforma electrónica, siendo un instrumento para facilitar el comercio exterior y promover la competitividad de Paraguay.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 15. EL PROCESO DE CORRECCIÓN DE LOS NÚMEROS DE REGISTRO DEL MANIFIESTO DE EXPORTACIÓN NO ATIENDE LA REALIDAD DEL SECTOR PRIVADO

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Fin del proceso

**Actor:** Aerolíneas

**Descripción del problema:** Para iniciar un proceso de exportación aérea es necesario que el agente de transporte apoderado de la aerolínea genere un número de registro de salida o

manifiesto de exportación al Despachante/Exportador o Agente de Carga informando el vuelo, día y código del avión en el que será exportada la carga.

En el registro de salida es necesario indicar el avión en el que debe salir la carga. Si hay atraso en el proceso logístico y la carga no consigue salir en el vuelo indicado en el número de registro de salida informado por la aerolínea, teóricamente es necesario realizar una corrección sobre el número de vuelo en el que finalmente la carga fue exportada. La realidad es que no se realiza la corrección, lo que impide garantizar la transparencia de la rastreabilidad del proceso, así como la fiabilidad de la información.

Esta situación refleja una realidad que no atiende al proceso en la corrección de los números de registro del manifiesto de exportación, ya que hay una falta de control en el cruce de información por parte de la Aduana al realizar el cumplimiento de embarque. Además, en caso de que la carga no vuele con el manifiesto de exportación asignado al despacho, el despachante/ agente debe corregir con el nuevo número de manifiesto asignado a un vuelo específico en una fecha específica. El proceso de corrección es manual, lo que genera demoras y retrabajo.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio a nivel de procedimiento y sistema. El proceso de corrección de los números de registro será realizado íntegramente dentro de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, con alerta automática a todos los actores involucrados en el proceso. Teniendo en cuenta que la aerolínea es quien debe cerrar el proceso y tiene los datos finales de cuál carga fue transportada en cuál avión, la aerolínea tendrá la posibilidad de corregir los datos del proceso vía VUCE.

Adicionalmente, se propone aplicar gestión de riesgo para garantizar que el proceso de corrección se mantenga como una excepción y no como una costumbre, evitando así la falta de control del proceso. La Aduana está incorporando esta implementación en el nuevo sistema desarrollado con la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA), para la Gestión de Riesgos, además del desarrollo de capacidades para la mejora del sistema de Tecnologías de la Información y Comunicación. De esta forma el actor responsable podrá pedir la corrección vía sistema.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 16. LOS HORARIOS DE ADUANA NO ATIENDEN A LA REALIDAD OPERATIVA DE LOS COURIER

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Realiza consolidación de la carga

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** Las cargas por Courier salen a la 01:00 AM y deben ser consolidadas con bastante antelación. La legislación vigente de la Aduana exige la vinculación del TEES (Transmisión Electrónica Exportación Simplificada) con SOFIA 4 horas antes de la salida del vuelo, como se puede observar en la resolución 136 de Aduana que establece las normas de las remesas expresas, específicamente en el artículo 11<sup>4</sup>:

el SERVICIO WEB proveído por la Dirección Nacional de Aduanas para el efecto.

### SOBRE EL MANIFIESTO UNICO DE REMESA EXPRESA – TEES -

**Art. 11°.- Plazo de transmisión.** La Empresa de Remesa Expresa debe transmitir el “**Manifiesto Único de Remesa Expresa**”, en formato electrónico de manera anticipada mediante el servicio web, hasta 4 horas antes del ingreso del envío a la zona primaria, a cargo del Depositario para su exportación, por medio de la aplicación Transmisión Electrónica de la Exportación Simplificada (TEES)

**Art. 12°.- Codificaciones.** Las informaciones transmitidas, por las Empresas de Remesa Expresa, deberán ser distinguidas mediante la clasificación a efectos de su tratamiento aduanero, conforme a parámetros establecidos e incorporados en el Sistema Informático SOFIA, en la aplicación Transmisión Electrónica de la Exportación Simplificada (TEES), bajo las siguientes codificaciones:

**SNTD = DOCUMENTOS-**  
**SNT0 = MERCADERIAS -**

El Courier se ve obligado a vincular el manifiesto de la carga con SOFIA como mínimo 10 horas antes, porque el horario administrativo de la Aduana y la DINAC es hasta las 17 horas. Por lo tanto, para poder realizar la consolidación de la carga es necesario que el Courier finalice la recolección de los envíos a las 12 horas. Lo que conlleva que cualquier carga que llegue después de ese horario sea retenida para esperar hasta el día siguiente el embarque con el próximo vuelo.

Esta situación impacta a los negocios de las empresas de Courier, ya que en la perspectiva de una empresa o un exportador individual bajo la modalidad Courier que quiera realizar el envío de algún documento y/o contratos físicos con prioridad, no se ve atendido con estos horarios, puesto que la carga termina llegando posterior a la fecha que el importador requería dichos documentos. Esta situación genera una cadena de inconvenientes para el cumplimiento de contratos entre las partes.

**Clasificación:** Procedimiento y Sistema



## 17. EL ESCÁNER DE ADUANA NO ATIENDE LA NECESIDAD DE HORARIOS 24 HORAS DEL SECTOR EXPORTADOR

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Escanea la carga

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** El escáner de la Aduana no funciona 24 horas, sino solo en horario administrativo (8 a 17 horas, de lunes a viernes), fuera de este horario no es posible escanear cargas superiores de 1m<sup>3</sup> o más de 200 kg. Es importante resaltar que en el aeropuerto siempre hay un funcionario de la Aduana y un operador de Rayos-X, pero no es posible utilizarlo. Además, para utilizar los equipamientos necesarios, en horarios extraordinarios la DINAC realiza el cobro de tasas de habilitación por horas fuera del horario administrativo.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución 16, 17:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, sistema y normativas. A medio plazo se propone evaluar la posibilidad de que el horario de atención para recepción de carga, finiquito de despacho y pago de tasas en Aduana y DINAC se extienda hasta las 19 horas (*cutt off* óptimo) permitiéndole un margen mayor de operación a los Courier; esto deberá llevar en consideración el costo para que los organismos públicos operen de esta forma y las necesidades del sector privado.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Buscando la optimización de los recursos, se proponen cambios a nivel de procedimiento e infraestructura por medio de la implementación de un punto de control integrado que funcione 24/7 en el aeropuerto. Ello facilitará el trabajo de los funcionarios públicos de los organismos de control y reducirá los costos al no ser necesario tener verificaciones en momentos diferentes del proceso con la consiguiente duplicación de los gastos en mantenimiento de las instalaciones, distribuyendo la carga de trabajo de forma racional y eficiente al ser un único punto de control. Además, en dicho punto de control integrado deberá existir un local habilitado y adaptado a las necesidades específicas del proceso de verificación de cada uno de los organismos involucrados y del tipo de carga. Por ejemplo, deberá contar con espacio para la carga y descarga de la mercadería, unas instalaciones adecuadas para la correcta verificación de esta, cámaras de control, etc. Este lugar permitirá mejorar la gestión de las inspecciones y aumentar el flujo de liberación de cargas de exportación, con los debidos controles y verificaciones. La gestión y administración de los puntos de frontera depende del Ministerio de Defensa, por lo que será necesario que éste realice las obras necesarias para dicha integración.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Adicionalmente, se propone que una vez implantado el depósito de exportación con control único integrado en el acceso de este y zona estéril integrada, no será necesario que la Aduana acompañe la retirada de la carga (realizada por la aerolínea). El control de peso y escaneo a través de Rayos X se realizará a la entrada del depósito en un espacio debidamente acondicionado a las necesidades operacionales, y la carga permanece dentro del depósito hasta la retirada para embarque en el avión. La balanza y el escáner funcionarán 24 horas atendiendo las necesidades del sector exportador. La zona estéril tendrá un control 360° con cámaras de seguridad y control de acceso, lo que garantiza la inviolabilidad de la carga una vez verificada en escáner a la entrada del depósito.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

## 18. FALTA DE ESTANDARIZACIÓN EN LOS CRITERIOS DEL PROCESO DE COBRO DE TASAS POR PARTE DE LOS ÓRGANOS DE CONTROL

**Proceso:** Exportación aérea

**Actividad:** Gestiona licencias, permisos y certificados

**Actor:** Organismos de control

**Descripción del problema:** Actualmente existe una falta de estandarización en los criterios del proceso de cobro de tasas por parte de los órganos de control. No hay un estándar definido, lo que requiere que los exportadores se adapten y realicen cálculos específicos, dependiendo del parámetro utilizado por el organismo responsable del control de la carga.

En el caso de SENAVE, el pago se realiza dependiendo del peso de la carga en guaraníes, en el caso de SENACSA es 0,50% s/valor FOB, DINAVISA tiene un valor fijo por operación y otro caso sería la Ventanilla Única de Exportación (VUE), que cobra una tasa de 25 dólares por el uso del sistema CONVUE para cualquier carga que supere los 5.000 dólares.

De forma resumida, podemos decir que algunos de los criterios utilizados son los siguientes:

- Tasa cobrada sobre el valor de la carga.
- Tasa cobrada en moneda extranjera (dólar).
- Tasa proporcional al monto del certificado.

Esta situación puede generar dificultades a la hora de realizar los cálculos del costo de una operación de exportación de inicio a fin, así como de errores en los cálculos al convertir a moneda extranjera. Posibles errores de cálculo pueden conllevar altas multas por parte de los órganos de control, aumentando el costo final del proceso.

**Clasificación:** Procedimiento y Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, normativos y de sistema. En primer lugar, se propone la homogeneización del tipo de moneda a ser utilizado para el cálculo de las tasas que deben ser pagadas a los órganos de control por el proceso de exportación, estandarizando el cobro de las tasas en guaraníes, moneda local de Paraguay, facilitando de esta manera el pago por parte de los exportadores a la hora de realizar los cálculos de una operación de exportación. Para esto será necesaria una adaptación normativa de cada uno de los organismos responsables de control.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

A corto plazo se propone implementar la aprobación automática del despacho de exportación por parte de DINAVISA y SENAD, tras la comprobación de la validez del registro del producto sanitario, una vez comprobado el pago electrónico de las tasas correspondientes. Todo esto será realizado de forma sistémica, evitando que los exportadores/despachantes tengan que llevar los documentos, comprobando el pago de forma presencial a las ventanillas de los organismos de control involucrados para accionar las otras etapas del proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Adicionalmente, a largo plazo, se propone implementar la posibilidad de realizar el pago electrónico para todas las operaciones con los diferentes órganos de control, con el objetivo de que el pago electrónico en la VUCE sea una herramienta que permita a los exportadores cumplir con sus obligaciones de forma fácil y ágil, evitando de esta forma el pago de forma presencial. En este sentido los participantes proponen una serie de soluciones que implican cambios a nivel de procedimientos y sistemas, como adecuar las disposiciones legales vigentes que permitan modernizar la gestión del cobro de servicios públicos para que todos los organismos tengan habilitado el pago electrónico; y así aumentar la red de cobranza para todos los organismos vinculados a la exportación, para que de esta forma sea posible efectuar los pagos desde todos los bancos que operan en Paraguay.

De igual manera, se espera realizar un cobro unificado por cada operación de exportación dentro de un módulo de pago centralizado en la Ventanilla Única de Comercio Exterior; se realizará sistémicamente un cobro único y posteriormente se redistribuyen los recursos a cada órgano de control responsable involucrado en el proceso de exportación (Ver propuesta 6).

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 19. LOS DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑAN LA CARGA SON EMITIDOS DE FORMA FÍSICA

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** La primera etapa para el ingreso de la carga al aeropuerto requiere la presentación de los datos del chofer, datos del camión, cédula verde y carnet de la persona habilitada para acceder al recinto portuario (normalmente es el auxiliar del despachante). Todos estos documentos son presentados de forma física a la llegada al aeropuerto, lo que genera demoras en el proceso debido a su verificación presencial. Adicionalmente para ingresar la carga en el aeropuerto es necesario entregar la guía de despacho (aérea) a DINAC y Aduana de forma física, aun cuando los documentos son emitidos electrónicamente.

Para el ingreso de la carga a DINAC en la zona primaria se entregan 5 (cinco) copias de la guía física en papel, la guía contiene todos los datos como *shipper*, *consignatario*, *peso*, *bulto*, *tipo de mercadería*, *volumen* y datos del transportista que va a acompañar a la carga. Las copias que se emiten son para los siguientes actores:

- Copia para *shipper*
- Copia para Agente de Carga
- Comercial de la transportadora
- *Consigner*
- Copia para *compañía aérea*.

Pasa en primer lugar por otras divisiones, y por último la carga debe pasar por rayos X y el pesaje; en el caso que esté todo correcto, no habiendo diferencia de peso entre lo que está declarado en la guía y lo que se observa en la báscula, la carga sigue su proceso normal<sup>5</sup>; se sella el papel de la guía y con ese documento el despachante continúa el despacho y se entrega a la aerolínea un nuevo set de Guías AWB, que tiene 10 ejemplares en papel.

El despachante realiza el despacho una vez que la carga ingresa al recinto de DINAC en zona primaria. Este solo utiliza una copia de la guía para finalizar y finiquitar el despacho; una vez culminado, entrega una copia del despacho a la aerolínea como prueba de que está todo correcto para su salida. El finiquito de despacho y liquidación de tasas debe realizarse dentro del horario mencionado para el *Cut off*, y debe ser entregado al depósito de exportación de DINAC como prueba de que está todo finiquitado para la salida final de la mercadería.

Es importante resaltar que, aun cuando el manifiesto se transmite de forma electrónica, debe imprimirse de forma física para su presentación, esto refleja que actualmente la DINAC no tiene un procedimiento de verificación electrónica.

**Clasificación:** Procedimiento y Sistema

5. En el caso que haya diferencia de peso al momento de pesar y sobrepase la tolerancia +- 4%, se debe cambiar la guía aérea, la etiqueta de la carga y volver a pasar por Rayos X y así obtener el sello de que está todo en orden.





## 20. LA COMPAÑÍA AÉREA RECIBE DOCUMENTOS EN PAPEL POR PARTE DEL AGENTE DE CARGA, EXPORTADOR Y DESPACHANTE

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Gestiona licencias, permisos y certificados

**Actor:** DINAVISA

**Descripción del problema:** Los documentos necesarios que deben acompañar a la carga son entregados a la compañía aérea por diferentes actores de forma física. Esto exige que la compañía aérea tenga que recopilar por separado los documentos, sin facilidad de control, lo que puede generar que en algunos casos la carga viaje con falta de documentos. Esto repercute a la llegada en el destino al no poder ser recibida sin los documentos correspondientes. Entre los documentos entregados por los actores a la compañía aérea están:

- Exportador: Factura y certificados (Certificado de Origen), *packing list*
- Agente de Carga: Certificado de Seguridad (declaración de conocimiento sobre lo embarcado)
- Despachante: Despacho de la carga

Fue indicado a modo de ejemplo que una carga puede salir sin el certificado de origen y -una vez que la carga está en tránsito en el avión- el exportador y/o despachante entrega el Certificado de Origen con retraso a la compañía aérea. Sin el CO la carga no entra al país de destino, por lo que debe enviarse (vía Courier) el documento con urgencia. Este problema ha afectado directamente a la exportación de carne a Catar, por no llevar el Certificado de Origen junto con la carga. En este caso específico, el importador desistió de retirar la carga en destino tras una semana de demora y se perdió la carga/exportación.

**Clasificación:** Procedimiento y Sistema



## 21. DESPACHO FÍSICO PARA EXPORTACIÓN VÍA COURIER

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Elaboración de despacho

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** Actualmente el despacho para las cargas vías Courier es realizado de forma física e impreso en papel. El mismo debe ser generado de forma manual en el sistema SOFIA y ser impreso para acompañar a la carga. Los documentos son el despacho, la guía madre y el manifiesto de la carga. Es importante hacer énfasis en que son documentos que se elaboran vía sistema, pero deben ser presentados físicamente ante la Aduana. Las empresas de Courier deben imprimir 6 copias en papel, las cuales se entregan a los organismos de control correspondientes.

**Clasificación:** Procedimiento



## 22. TRÁMITES PRESENCIALES CON SENACSA PARA REGISTRAR EL CERTIFICADO SANITARIO

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Gestión de licencias, certificados y permisos

**Actor:** Exportador/Despachante

**Descripción del problema:** El SENACSA es el organismo responsable del control para la exportación de productos, subproductos y derivados de origen animal, los mismos deben cumplir con normativas nacionales e internacionales. El establecimiento/empresa exportadora deberá estar habilitado y/o registrado en el SENACSA, y dicha habilitación/registro deberá estar vigente. Por cada exportación, la empresa debe completar una solicitud de autorización



de forma manual o electrónica, rubricada por el responsable, y adjuntar los documentos correspondientes, de acuerdo con el tipo de producto, subproducto o derivado a ser exportado. Los trámites de exportación de productos controlados por el SENACSA consisten en:

- Presentación del Formulario de solicitud de autorización de exportación, manual o electrónico (VUE).
- Aprobación de la Solicitud de Exportación por la Inspección Veterinaria Oficial.
- Emisión de la Autorización de Exportación por la Coordinación de Certificación de DIGECIPOA.
- Emisión de Certificado de Embarque, cuando corresponda.
- Solicitud del Certificado Sanitario a la Inspección Veterinaria Oficial.
- Aprobación de la solicitud de Certificado Sanitario por la Inspección Veterinaria Oficial.
- Autorización de la emisión del Certificado Sanitario Oficial por la Coordinación de Certificación de DIGECIPOA.

El SENACSA requiere otras documentaciones en referencia a la exportación de los productos, subproductos y derivados. Una vez verificados y aprobados los documentos, se abona los aranceles establecidos, sobre el valor FOB según legislación arancelaria.<sup>6</sup>

Para el registro del certificado con el SENACSA es necesario que el exportador/despachante se presente de forma presencial ante el organismo para dar continuidad al proceso. El certificado debe ser firmado a mano por un único responsable autorizado, lo que genera demoras y costos adicionales al proceso.

**Clasificación:** Procedimiento y Sistema



## 23. UTILIZACIÓN DE DIVERSOS SISTEMAS PARA REALIZAR EL DESPACHO DE EXPORTACIÓN

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Oficializa el despacho

**Actor:** Despachante

**Descripción del problema:** Para oficializar el despacho es necesario realizar procesos con diversos sistemas. En el caso de certificados los datos son registrados en VUE, que es un:

*“sistema integral de gestión basado en reingenierías de procedimientos, adecuación legal y estructura tecnológica, que permitirá a las personas e instituciones intervinientes en la exportación actuar de forma interactiva, disponibilizando el registro único de exportadores y la tramitación abreviada”<sup>7</sup>.*

La VUE se relaciona e interacciona con instituciones del Estado y entidades privadas, tales como: Ministerio de Hacienda, Ministerio de Industria y Comercio, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, Cámara de Exportadores del Paraguay y la Cámara Paraguaya de Bolsa y Comercio. En el caso del despacho, este debe ser emitido en SOFIA, que es un sistema de despacho aduanero informatizado que interactúa en forma directa con sus usuarios: Despachantes de Aduana, Empresas de Transporte, Depositarios, Funcionarios de Aduana y con los Organismos vinculados al comercio exterior. La utilización de estos dos sistemas genera retrabajo, ya que no hay una plataforma única donde los datos sean cargados una única vez. Todo lo que está en la VUE debe estar en SOFIA. Por cada autorización de algún órgano de control debe ser identificado un código a ser trasladado manualmente a SOFIA por parte del despachante, para que el sistema haga la vinculación.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución 19, 20, 21, 22, 23:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y de sistema. En primer lugar, se propone que todos los órganos de control involucrados en el proceso

8. Fue mencionado en la reunión TO BE Conjunto que a corto plazo se espera que DINAVISA se sume a la plataforma integrando el sistema que actualmente está desarrollando, adaptando sus funcionalidades para atender las necesidades de los exportadores, evitando.

de exportación estén en la Ventanilla única de exportación (VUE)<sup>8</sup> evitando de esta forma la utilización de papel, posibilitando la trazabilidad del proceso de forma sistémica. Permitiendo de esta manera que los exportadores/despachantes puedan realizar cualquier trámite, permiso, certificado a través de esta plataforma de forma electrónica. La Ventanilla Única de Exportación contendrá los datos referentes al transporte de la carga y al transportador terrestre. La guía de despacho será un documento electrónico. Siendo así, los datos referentes al transportador terrestre podrán ser corregidos en caso de que sea necesario, hasta la llegada al aeropuerto de la carga. Esto garantizará que, en caso de necesidad de cambio de transportador, esto no afecte al plazo de entrega de la carga ni imposibilite su entrada al aeropuerto.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo la VUE evolucionará a una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), siendo un único canal para realizar las operaciones de exportación. La ventanilla única va a generar las informaciones necesarias para crear la guía, permitiendo de esta forma que el agente de carga valide los datos de la carga vía sistema, agregando las informaciones necesarias, después de que estas sean aprobadas y validadas se enviarán a la aerolínea, que recibirá los datos de forma automatizada.

La VUCE permitirá generar un borrador de la guía que podrá ser enviado a los actores que lo requieran (exportador/despachante), para iniciar sus procesos. Tendrá las características de una carpeta documental a la cual se podrá acceder de forma virtual y podrá ser alimentada de información con la institución que lo requiera. Por ejemplo, los datos del borrador que interesan a DINAVISA son el código de la guía y el peso de la carga, por lo que la VUCE debería enviar solo esta información vía sistema.

Es importante resaltar que con las informaciones de la carga y de la factura se podrán gestionar los certificados, no será necesario emitir la guía o utilizar el borrador. De todas formas, en caso de que algún organismo lo requiera, podrá acceder a estas informaciones en el borrador que se encontrará en la carpeta documental. Por ejemplo, actualmente cuando se pide la autorización a DINAVISA se tiene que adjuntar el registro sanitario; con la propuesta de automatización del sistema de la VUCE, el sistema dará el check con el registro del producto de forma automatizada.

Adicionalmente, se propone que los documentos/datos que deben acompañar a la carga sean emitidos directamente en el Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) por lo que no será necesario entregar en papel a la aerolínea. En caso de que sea exigencia de un tercer país la entrega en papel de los documentos que acompañan la carga, será posible emitir una copia en papel directamente en la VUCE, por lo que la aerolínea (o cualquier actor interesado) podrá emitir una copia de forma inmediata. Es importante resaltar que ya es práctica internacional la implementación del Certificado de Origen Digital. A modo de ejemplo, algunos países que lo aceptan son Argentina y Brasil, Uruguay y Chile.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Por otro lado, se propone utilizar los sistemas de las líneas aéreas para la elaboración de la guía

a través de mensajería electrónica. Este sistema contempla los datos del consignatario (*shipper*, carga, peso, volumen, entre otros), facilitando de esta forma la comunicación y acceso a los datos con los otros actores involucrados en el proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
	X			X			X	



## 24. EL CANAL VERDE REQUIERE LA ENTREGA DE DOCUMENTOS FÍSICOS PARA VERIFICACIÓN POR PARTE DE LA ADUANA

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Canal

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** En el caso del canal verde, tras la oficialización del despacho, es necesario que el despachante entregue los documentos en papel (despacho, guía y factura) y de forma presencial a la Aduana, aun cuando este canal no requiere de la presentación de documentos, ya que aduaneramente la carga está liberada. La presentación de documentos sólo debería ocurrir en el caso de canal naranja o rojo. El control realizado a partir de documentos en papel implica que el despachante de aduana designado para realizar la operación debe trasladarse hacia la Aduana en el aeropuerto para presentar los documentos y -a partir de allí- conocer el canal de selectividad de su carga. Esta forma de realizar el proceso genera costos extras, ya que demanda el traslado de personas, con la consecuente pérdida de tiempo. Esta práctica es contra la política Cero Papel, ya que demanda la impresión de informaciones disponibles digitalmente y, a la vez, demuestra que no se cumple el principio de Ventanilla Única mediante la cual es posible realizar todos los envíos de la información electrónica, una sola vez, ante una única entidad, para cumplir con todos los requerimientos del comercio exterior. Otro desafío de la presentación de documentos físicos es que una vez que se imprime el despacho, la firma digital pierde validez y se necesita validación física por parte de Aduana. Adicionalmente, fue indicado que también para las empresas OEA -aun cuando su canal de selectividad sea el verde- continúan teniendo revisión documental por parte del fiscal de Aduana en el aeropuerto.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y de sistema. En primer lugar, el despacho electrónico deberá realizarse de forma integral en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) sin exigencia de documentación en papel, de esta forma la liberación de la carga -una vez esté finiquitado el despacho- será de forma sistémica. Los datos estarán disponibles de forma electrónica en la VUCE, por lo que no será necesario exigir la entrega previa de los documentos en papel para cualquier tipo de despacho de exportación. Sólo será necesario entregar información adicional en caso de que la carga tenga canal naranja o rojo y, en la medida de lo posible, siempre será entregada la información de forma electrónica.

En la práctica, el procedimiento de la Aduana para informar el canal de selectividad ya no dependerá de la presentación de documentos. Habiendo sido informada la Aduana de que la mercadería se encuentra en zona aduanera, al momento que el despachante registra el despacho, puede automáticamente informar el canal de selectividad. Una vez que se da a conocer el canal de selectividad, no será posible cancelar el despacho. Esta práctica se adecua a lo dispuesto en el Código Aduanero, Artículo 124 - Selectividad:

9. Documento que acredita un contrato de transporte aéreo de una mercancía.

1. La autoridad aduanera determinará las declaraciones que serán objeto de control total, parcial o de ningún control antes del libramiento de las mercaderías, para lo cual serán aplicados sistemas informatizados o manuales si no estuvieran disponibles.
2. Cuando la declaración se realice por sistema informatizado, la selección de que trata el numeral anterior será automática, teniendo en consideración los parámetros y perfiles previamente determinados por la autoridad aduanera.

En este nuevo proceso, todas las informaciones necesarias para realizar los controles pertinentes tanto de los diferentes departamentos de la Aduana, así como de los otros órganos de control, estarán disponibles electrónicamente en la Ventanilla Única del Exportador. Para que esta solución sea implementada de forma efectiva la Aduana deberá dotar a los funcionarios responsables por las verificaciones de las herramientas necesarias, para realizar el refuerzo de los canales digitales y así darle solución a esta situación,

Es importante agregar que actualmente la VUI tiene una resolución que permite la entrega de todos los documentos de forma digitalizada (escaneada), que puede ser vista como una referencia de cómo debería realizarse en la VUE. Este es un primer paso hacia la digitalización completa del proceso, cuyo objetivo final es que los datos sean generados de forma electrónica directamente en la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 25. RETORNO DE LA CARGA COURIER ES DEMORADO Y NO TIENE UN PROCEDIMIENTO DEFINIDO

**Proceso:** Exportación aérea vía Courier

**Actividad:** general Courier

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** Actualmente la Aduana no contempla un proceso simplificado para reembarcar la *air waybill* (AWB)<sup>9</sup> (Conocimiento de Embarque Aéreo o Carta de porte aéreo) que, por un error operativo, definido como carga *missort* (*clasificación incorrecta*), llega a Paraguay a través de un paquete de Courier. Cuando esta situación ocurre se debe seguir el proceso de una carga normal vía Expediente de Reembarque, que no tiene un proceso definido y -dependiendo de la providencia de los departamentos intervinientes- genera una demora en promedio de 2 semanas hasta 3 meses, quedando la misma en abandono. Existe un plazo máximo y en teoría todos los reembarques de Courier deberían ser realizados por expediente, lo que requiere un proceso demorado y burocrático. Esto se encuentra definido en el código aduanero en el artículo 93, como se muestra a continuación:

## CAPITULO 4 REEMBARQUE

### Artículo 93.- Reembarque. Concepto.

1. El reembarque es el tratamiento que permite la salida sin sujeción a las restricciones o prohibiciones económicas de las mercaderías extranjeras ingresadas al territorio aduanero que se encuentre:

- a) en condición de permanencia a bordo del medio de transporte.
- b) en condición de depósito temporal de importación.
- c) sometida al régimen de depósito aduanero.
- d) siempre que no se encuentre vencido el plazo para el abandono.

Adicionalmente la DINAC no tiene un procedimiento para este tipo de caso por falta de regulación desde la Aduana, ya que la misma no prevé un proceso operativo y de sistema para los reembarques de AWB que llegan por error al país.

Es importante enfatizar que por el hecho de que la carga está bajo la modalidad Courier, ya envuelve una urgencia necesaria por el contratante del servicio, por este motivo la falta de procesos definidos y simplificados que cumplan el régimen Courier genera un impacto en las operaciones.

En la propuesta del nuevo código aduanero no se contempla solución para esta situación de reembarque de carga *missort*, como se puede observar en el texto que define los destinos aduaneros y reembarque:

(Actual numeral 2 del artículo 89)

### Sección 5 - Destinos aduaneros

#### *Artículo 60.- Destinos aduaneros. Tipos.*

1. Las mercaderías ingresadas al territorio aduanero recibirán uno de los siguientes destinos aduaneros:

- a) inclusión en un régimen aduanero de importación, definitivo, suspensivo o especial;
- b) reembarque;
- c) abandono; o
- d) destrucción.

2. La Dirección Nacional de Aduanas establecerá los requisitos y formalidades para los destinos aduaneros, observadas las reglas generales establecidas en este Código.

(Artículo nuevo, para mejor organización, estructuración, y adaptación a la clasificación del artículo 35 del Código Aduanero del MERCOSUR - sobre reembarque, incluye la disposición del numeral 3 del artículo 86)

**Artículo 61.- Reembarque.**  
 1. El reembarque es el destino que permite la salida sin sujeción a las restricciones o prohibiciones de carácter económico y no económico de las mercaderías extranjeras ingresadas al territorio aduanero que se encuentren:  
 a) en condición de permanencia a bordo del medio de transporte;  
 b) en condición de depósito temporal de importación; o  
 c) sometidas al régimen de depósito aduanero.  
 2. No será autorizado el reembarque de mercadería con plazo de almacenamiento vencido.  
 (Actual artículo 93)

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y norma. En primer lugar, se propone que la Aduana permita que los Courier puedan cancelar las guías para embarque hasta USD 1.000 (mil dólares), evitando de esta forma un proceso demorado en el caso de carga *missort*/reembarque. Adicionalmente se propone que el TEES generado se vincule al TERE para cancelarlo, teniendo en sistema la opción de vincular las declaraciones de MANIFIESTO y generar el despacho de REEMBARQUE. Permitiendo la tramitación del proceso de forma simplificada, este cambio del proceso deberá estar reflejado en el nuevo código aduanero y detallarse en las Normas Reglamentarias.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Por otro lado, la DINAC debe definir con exactitud lo que se considera como Tránsito y cuáles son las exigencias a ser implementadas a este tipo de carga, para garantizar que no sea necesario pagar tasas de reexportación por despacho de reembarque. Deberá determinar un costo por *Tasas de importación* y solo permitirá que el paquete vaya del depósito IMPO al depósito EXPO donde la carga será consolidada y embarcada, cumpliendo con el cobro normal de las *tasas* por la carga consolidada. En resumen, será necesaria una revisión y ajuste del trámite de reembarque por situaciones de llegada de mercancía a destino errado, para que esté acorde con las prácticas internacionales, sin costo agregado al proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			x			X		

A largo plazo se espera que todo este proceso pueda realizarse a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), permitiendo dar agilidad y transparencia a las cargas Courier en Paraguay.



RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					x	X		



## 26. FALTA DE REGULARIZACIÓN E IDONEIDAD DEL AGENTE DE CARGA

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Agente de carga/DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente no hay requisitos específicos que regulen a los agentes de carga, los requisitos y conocimientos actuales no atienden la realidad del proceso aéreo. No existe una certificación para los agentes de carga por parte de la DINAC y la Aduana. Cada dos años se hace la reinscripción del agente de carga y solo es necesario firmar, aún no se ha logrado atender este desafío por parte de los actores involucrados.

La Aduana solo solicita los estatutos, con base en esas informaciones se registra al agente de aduana, posteriormente se presenta el RUC. De esta forma la persona que hizo la solicitud ya tiene la posibilidad de ejercer como agente de carga. Es importante resaltar la gran importancia del papel de agente de carga dentro del proceso de exportación aérea. La falta de regulación por parte de la Aduana es un aspecto que se ve reflejado en la carencia de información en el código aduanero, el cual no presenta informaciones completas de las funciones de este actor.

Un punto muy importante es el manejo de las cargas peligrosas por parte de los agentes de carga, actualmente el curso de mercancía peligrosa no es exigido: no todos los agentes están capacitados para atender este tipo de situación. El curso tiene duración de dos años, lo que resulta en una inversión muy grande para el sector privado (empresas). Los agentes de carga deben realizar diversos cursos de capacitación en cualquier modalidad que puedan afectar a los diferentes tipos de producto. La DINAC tiene que definir la cantidad de requisitos para embarcar carga aérea por parte de los agentes.

El gremio de agentes de carga realizó una solicitud a la DINAC, que es el organismo responsable para autorizar cualquier embarque aéreo de exportación y el órgano regulador de este modal, pero hasta el momento no hay una definición al respecto. Esta falta de regularización dificulta que la persona que embarca la carga sea la idónea, es decir, que tenga los conocimientos especializados y estar certificados por el órgano competente.

Esta situación hace que en algunos casos los agentes de carga no tengan el conocimiento apropiado para actuar en el proceso de exportación aérea, demostrando una falta de capacitación de los propios agentes. Durante la realización de los workshops se dieron algunos ejemplos, como los que siguen a continuación:

- **Ejemplo I:** En un caso de exportación a Miami, en el momento del *booking*, el agente de carga declara la carga como efectos personales, se entrega la carga a la compañía aérea, que verifica a modo de tener mayor seguridad y descubre que tiene baterías de litio, lo que es sumamente peligroso en caso de que no esté debidamente protegido, como fue la situación (todas las baterías estaban sobreposicionadas unas encima de otras sin la menor protección). Es deber del agente de carga conocer el tratamiento que debe seguir cada mercancía e informar debidamente al transportador aéreo sobre la carga que se está exportando.



- **Ejemplo 2<sup>10</sup>:** En una exportación de carne a Taiwán, el agente de carga no sabía las toneladas de contenedor y marcó 16 toneladas, el exportador cargó 18 toneladas, el agente de carga le hizo el *booking* al agente marítimo y este aceptó la carga. Cuando la carga llega a Taiwán es rechazada, porque solo es permitido hasta 16 toneladas.

**Clasificación:** Procedimiento/Norma



## 27. FALTA DE CAPACITACIÓN DE LAS AGENCIAS DE CARGA PARA MANIPULAR CARGA PELIGROSA

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** ¿Es una carga peligrosa?

**Actor:** Agentes de Carga

**Descripción del problema:** La mayoría de las Agencias de Carga no cuentan con personal cualificado para la aceptación, manipulación, preparación de carga peligrosa y emisión del certificado de *Dangerous Goods* (IATA). Los manuales de IATA se publican anualmente permitiendo la actualización de los responsables por el manejo de este tipo de cargas con las últimas regulaciones, tendencias y mejores prácticas, lo que permite cumplir con las nuevas regulaciones y mantener el transporte seguro y eficiente de la carga aérea. La falta de capacitación puede generar que las Agencias de Carga, por falta de preparación/conocimiento acepten carga peligrosa sin saber que su contenido puede colocar en riesgo el proceso de exportación y la seguridad operacional del mismo. De acuerdo con el Manual de Mercancías Peligrosas, punto 1.3 se establecen:

### 1.3 Responsabilidades del expedidor

#### 1.3.1 Cumplimiento

*1.3.1.1 Un expedidor debe cumplir plenamente esta Reglamentación cuando ofrezca un embarque de mercancías peligrosas a una línea aérea que sea miembro activo o miembro asociado de la IATA, y a las líneas aéreas que forman parte del acuerdo interlineal multilateral de la IATA para carga. Adicionalmente, el expedidor debe cumplir cualquier reglamentación aplicable establecida por los Estados de origen, tránsito y destino.*

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución 26, 27:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y norma. Será necesario establecer una definición por parte de DINAC de las exigencias mínimas necesarias para poder ser Agente de Carga, tales como: Certificados de carga básica, carga peligrosa, permiso para el transporte de carga aérea. Actualmente la Asociación de Transitarios y Operadores Logísticos del Paraguay (ATOLPAR) está trabajando con la DINAC la norma que rige a los agentes de carga.

En paralelo, en el proyecto del nuevo Código Aduanero del Paraguay se propone que sea establecida la necesidad de que los agentes de carga para el transporte aéreo presenten un certificado que refleje su capacidad para transportar carga básica y carga peligrosa con las mejores prácticas internacionales. En el caso específico de la carga peligrosa, se propone adicionalmente evaluar la posibilidad de que DINAC autorice la realización de capacitaciones por parte del sector privado, trayendo a los especialistas en *Dangerous Goods*. Con el objetivo de permitir que el sector privado se autocapacite y -por otro lado- capacite al sector público.

Esta certificación va a garantizar que los agentes de cargas tengan la capacitación idónea para transportar cualquier tipo de carga con seguridad. Entre los principales puntos se encuentran:

- Los agentes de carga aérea peligrosa deberán estar capacitados para transportar este tipo de carga especial.
- Certificación emitida en ventanilla única con validez temporal.
- Definir entre DINAC, Agentes de carga y aerolínea las exigencias para certificar a los agentes.
- Creación de un grupo de trabajo público-privado o comité entre la DINAC, Aduana, Aerolíneas y ATOLPAR con los agentes de carga.

Adicionalmente se deberá crear un filtro que permita definir cuáles son los actores idóneos para ser agente de carga. Entre las características que se proponen están que el agente de carga esté certificado, con cursos de carga básica, carga peligrosa, permitiendo la identificación del tipo de carga y sus características cuando pasa por su depósito. Por otro lado, todas las personas participantes del manoseo de la carga no podrán tener antecedentes criminales. Adicionalmente, las aerolíneas deberán exigir que todos los agentes de carga estén certificados por parte de la DINAC.

Por último, se propone que este tema se discuta adicionalmente en los dos comités nacionales de facilitación. Uno de ellos es el Comité Nacional de Seguridad; con altas autoridades del transporte aéreo está integrado a nivel de ministros y presidente de la DINAC. También está el CONASAC (Comité Nacional de Seguridad) estos tienen los comités de aeropuertos, que serían la parte operativa que implementan las políticas y que también atienden las oportunidades de mejora.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		x		X				x

La DINAC indicó en las reuniones que existe la figura de agente acreditado y expedidores reconocidos, definidos como aquel “Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen las reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave”. Existe una regulación que establece los parámetros para el proceso de certificación de los expedidores reconocidos, con la condición de que apliquen controles de seguridad sobre los envíos que son tratados como carga aérea por los agentes acreditados y los explotadores de aeronaves. Esta figura posee importantes beneficios, en todo lo que conlleva a operaciones dentro de las instalaciones de la cadena de suministro. Un ejemplo es el caso de DHL, que indica a la DINAC todo lo que ocurriría en su sistema de seguridad antes de llegar al aeropuerto; otro expedidor reconocido es el Correo Paraguayo. Se propone que exista una amplia difusión de esta figura a través de los gremios y entidades del sector privado para aumentar el nivel de adhesión por parte de los actores correspondientes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		x	x					x



## 28. TIEMPO DE ALMACENAMIENTO EN LOS SERVIDORES DE DINAC NO ATIENDE LAS NECESIDADES DEL PROCESO

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** De acuerdo con el proceso actual, identificado durante la visita al aeropuerto, las informaciones sensibles del escaneo (exportación) por parte de DINAC se mantienen guardadas en los servidores locales por 6 meses, lo que no garantiza la seguridad e inviolabilidad de la información contenida. De acuerdo con las prácticas internacionales deberían estar guardados por 12 meses. Por ejemplo: Se embarca una caja, esta sale de Paraguay sin contaminación, pero llegando a Madrid la carga resulta contaminada. La autoridad responsable por realizar la verificación de la mercancía en Madrid pide el registro de escaneo a Paraguay, para ver lo que hay y el registro ya no está disponible.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio a nivel de sistema. Se propone que las informaciones sensibles del escaneo (exportación) por parte de DINAC se mantengan guardadas en los servidores locales por 12 meses y que sea depositada de forma automática en un servidor online (en la nube) por un periodo mínimo de 12 meses, garantizando la seguridad del proceso de exportación, tanto para los organismos de control como para el exportador.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x			x			x		



## 29. PROCESO PARA ENTREGA DE LA CARGA VÍA COURIER EN EL AEROPUERTO PRESENTA DEMORAS Y FALTA DE AGILIDAD

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Realiza consolidación de la carga

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** El proceso para la entrega de la carga vía Courier en el aeropuerto tiene mucha demora y es poco ágil. Esto se debe a varios factores:

- En primer lugar, el área de rayos-X está separado del proceso de peso en la báscula. Para iniciar el proceso de control la carga debe depositarse en el espacio de rayos X, se debe retirar del camión y esperar la fila con las demás cargas para exportación (sin proceso agilizado para carga pequeña de Courier).
- Después de pasar por rayos- X, la carga vuelve a subirse al camión y es llevada hasta otro depósito donde nuevamente es retirada del camión para pesar en la balanza determinada para carga pequeña, báscula de hasta 150 kg, donde espera la fila de carga para ser pesada (El límite es de hasta 68 kg para paquete de Courier). Después de este proceso, la carga permanece en el depósito de Courier del aeropuerto, en promedio todo este proceso demora 1 hora y 30 minutos.

**Clasificación:** Procedimiento/Infraestructura

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio a nivel de procedimiento e infraestructura. En primer lugar, se propuso implementar la condición de prioridad para los Courier con urgencia, durante la reunión TO BE Conjunto la DINAC indicó que iba a iniciar inmediatamente la implementación de esta condición de prioridad para la carga expresa de las empresas Courier, agilizando de esta forma el proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x			x			x		

En segundo lugar, se propone la creación de un depósito único en el aeropuerto exclusivo para carga Courier, optimizando de esta forma la infraestructura del aeropuerto. Este espacio había sido solicitado desde 2019, para tener la posibilidad de utilizar un local mayor para poder realizar sus operaciones (cubierto financieramente por los propios Courier), con este espacio se podrá tener una operación más ágil y eficiente que atienda de forma efectiva tanto al sector público como privado.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x				x		x		



### 30. FALTA DE REGLAMENTACIÓN PREVENTIVA PARA CASO DE IRREGULARIDADES DE LOS DESPACHANTES

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Despachante

**Descripción del problema:** No hay una reglamentación preventiva aplicando suspensión temporal de las actividades durante el proceso de investigación, en el caso de irregularidades del despachante. Se indicó que en algunos casos -durante la realización de los despachos de aduana- se han presentado casos de personas que, aun no siendo despachantes, emiten documentos y solicitan a otro despachante que firme los documentos oficiales por ellos. Por otro lado, se generan casos de falsificación por esta problemática; este problema no solo impacta el modal aéreo, sino a la exportación en general.

En el código aduanero se encuentra reflejado -en el Art. 23, Art. 53 y Art. 54- la responsabilidad y las sanciones del despachante, pero no se considera una reglamentación preventiva como se observa a continuación:

*Artículo 23.- Responsabilidad del Despachante de Aduanas por las faltas o infracciones. Cuando se compruebe la existencia de faltas o infracciones aduaneras en la actuación del Despachante de Aduanas, éste será responsable solidario con los declarantes y responderá del pago de las sanciones pecuniarias y los accesorios legales, sin perjuicio de la aplicación de otras sanciones previstas en este Código y sus normas reglamentarias. Sin embargo, será exonerado de responsabilidad por las faltas o infracciones aduaneras ocurridas, siempre que se comprobare haber cumplido fielmente con las obligaciones a su cargo y actuado de conformidad a los documentos entregados por el declarante.*

**Artículo 53.- Sanciones disciplinarias.**

1. Las personas vinculadas a la actividad aduanera indicadas en el presente Título, que por acción u omisión en el ejercicio de actividades vinculadas a operaciones aduaneras, incumplan la legislación aduanera serán sancionadas con:

- a) apercibimiento.
- b) suspensión del registro hasta un año.
- c) eliminación del registro.

2. Para la aplicación de las sanciones, se tendrán en consideración la naturaleza y la gravedad de la falta o infracción aduanera cometida, perjuicios que hayan producido y los antecedentes del infractor.

**Artículo 54.- Apercibimiento.**

El apercibimiento será aplicado en los casos de inobservancia de las obligaciones formales establecidas en este Código y sus normas reglamentarias

**Artículo 141.- Responsabilidad del declarante.**

El declarante es responsable por:

- a) la exactitud de los datos de la declaración.
- b) la autenticidad de los documentos anexados.
- c) la observancia de todas las obligaciones inherentes al régimen solicitado.

**Clasificación:** Normativo

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio a nivel normativo. En el proyecto del nuevo código aduanero del Paraguay se establecerá la posibilidad de perder la licencia de despachante de forma temporal o indefinida según el tipo de infracción (leve, media, grave). En caso de que sea penalizado un despachante para el ejercicio de la función por parte de la Aduana, esta persona no podrá ejercer otros servicios vinculados al comercio exterior en Paraguay.

Es importante resaltar que el proyecto de reforma del código aduanero de Paraguay surge con el apoyo del Fondo Monetario Internacional, permitiendo realizar un análisis del código en extenso buscando atender las necesidades del sector público y privado, permitiendo la identificación de las irregularidades.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x				x		x		

Por otro lado, se deberá reforzar y promover los programas OEA para garantizar la seguridad del proceso de exportación. Esta iniciativa deberá contar con el apoyo del sector público para divulgar los beneficios de forma constante al sector privado. El Programa OEA es el reconocimiento que otorga una autoridad aduanera, por medio de una certificación, a las personas jurídicas o físicas comprometidas con la seguridad en toda su cadena de suministro, que adoptan prácticas fundamentadas en la mejora y el cumplimiento de requisitos en materia de seguridad.<sup>11</sup>

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x				x		x		



## 31. FALTA DE ESTABILIDAD DE LOS SISTEMAS VUE Y SOFIA EN EL PROCESO DE REGISTRO DE LA EXPORTACIÓN

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** VUE está registrado

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** Fue constatado por parte del sector privado que existen casos en que VUE y SOFIA no se encuentran operativos. La inestabilidad de los sistemas en el momento de solicitar los trámites y permisos previos de exportación genera que los exportadores/despachantes se vean imposibilitados de dar continuidad con el proceso por estos fallos, lo que puede acarrear costos extras en la operación. Si el sistema se cae, se pierde toda la información cargada y el tiempo invertido por parte de los profesionales del sector privado. Por ejemplo, en el caso de que se presente esta inestabilidad al momento de solicitar un certificado fitosanitario a SENAVE, la demora en procesar dicha solicitud y la emisión del mismo impide la continuación del proceso; si no se finaliza el trámite en el mismo día, existe el riesgo de pagar nuevamente las tasas al día siguiente (pagando en duplicado) ya que no se logró finalizar el trámite.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio a nivel de sistema. En primer lugar, para llegar a una solución es necesario realizar una investigación profunda y específica, con el objetivo de identificar las causas que generan la inestabilidad de los sistemas y, a su vez, será necesaria la creación de un plan de contingencia para evitar parar con las operaciones.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x			x			x		

Actualmente la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA)<sup>12</sup> está contribuyendo con el Gobierno de Paraguay para el desarrollo de la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Se propone que las soluciones identificadas en el trabajo de mapeo sean llevadas a una mesa de trabajo con KOICA, para garantizar la efectiva implementación de una VUCE con las debidas funcionalidades, tales como trazabilidad de la carga, visualización personalizada para cada actor a través de roles específicos, adicionalmente con la implementación un portal externo para los usuarios y permitiendo realizar las declaraciones antes de que llegue la carga (ingreso a la zona primaria). Se busca una plataforma que realmente atienda al sector privado y público, evitando inestabilidades sistémicas y alcanzando una verdadera integración entre los organismos de control, generando procesos ágiles, eficientes y transparentes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x			x			x		



## 32. EL PROCESO DE LIQUIDACIÓN DE TASAS DE DINAC REQUIERE TRÁMITES FÍSICOS/PRESENCIALES PARA CONCLUIR EL PAGO POR PARTE DE LOS COURIER

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Pago de tasas

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** El proceso de liquidación de tasas de DINAC requiere trámites físicos (presenciales) para concluir el pago. Es necesario llevar la Guía, Manifiesto y Despacho en papel al área de Resguardo de Aduana, registrar los datos del despacho en su Sistema y habilitar al Courier para el pago de las tasas. En el caso de la guía sólo la aceptan si está sellada para cancelar los despachos y para que DINAC genere las tasas (el pago de la tasa que se realiza de forma electrónica). De igual forma se hace una copia del comprobante de pago de las tasas y se adjunta a la AWB, simplificado y posteriormente se lleva a DINAC Exportación, para que quede autorizada y liberada, en este momento la carga puede ser transportada. Toda esta situación genera retrabajos y demoras en el proceso.

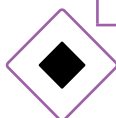
**Clasificación:** Procedimiento/Infraestructura

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. En primer lugar, se propone eliminar la comprobación del pago de las tasas de forma presencial, el pago se realizará electrónicamente por parte del sector privado. En la actualidad es posible comprobar de manera electrónica entre la institución bancaria y DINAC.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

A largo plazo se propone el cobro unificado por cada operación de exportación, por medio de una tasa única a ser cobrada dentro de un módulo de pago centralizado en la Ventanilla Única de Comercio Exterior, como fue explicado anteriormente en este informe (ver propuesta 6). La VUCE realizará la cobranza una única vez y redistribuirá los recursos a cada órgano de control responsable, para esto será necesario que se integre la DINAC a la Ventanilla Única de Comercio Electrónico

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 33. LIMITACIONES DEL VALOR DECLARADO PARA LOS COURIER EN LOS DESPACHOS CON ADUANA GENERA RETRAJO AL EMITIR MÚLTIPLES DESPACHOS PARA UNA CARGA CONSOLIDADA

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Consolidación de la carga/En caso de paquete pequeño con valor de hasta US\$ 1.000, el Courier procede a hacer la consolidación de diversas cargas

**Actor:** Courier



**Descripción del problema:** Actualmente la Aduana limita el valor declarado de los despachos a efectos aduaneros y eso impide la emisión de despachos superiores a 1.000 dólares, aunque sea de diversas cargas consolidadas, lo que exige emisión de múltiples despachos para acompañar una carga consolidada, esta situación genera el pago de tasas extras, pues es necesario pagar por cada despacho y retrabajo, al ser necesario replicar procedimientos para cancelar los despachos. Como se encuentra reflejado en el Código Aduanero:

### SECCION 3 REMESA EXPRESA

**Artículo 223.-** Exención del tributo aduanero.

2. La empresa de remesa expresa está autorizada a realizar en forma directa los despachos de mercaderías, siempre que el valor FOB no exceda de U\$S 1.000 (mil dólares americanos). Si excediere de este valor, deberán ser tramitados a través del Despachante de Aduanas.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos y normativa. Para carga consolidada se propone que sea posible la emisión del despacho único consolidado con valor mayor a 1.000 dólares. Por ejemplo, permitir la consolidación simplificada de carga hasta 2.500 dólares (valor de referencia de *exporta fácil*). Para esto será necesario realizar una modificación en el código aduanero.

Actualmente se debe pagar un valor por cada despacho anexado a una MAWB. Cada guía debe ser despachada, consecuentemente al tener una reducción de emisión de despachos (al aumentar el límite permitido de consolidación) se reduce el número de despachos necesarios, y aumentará la cantidad de guías consolidadas en un despacho abaratando costos, generando un proceso mucho más ágil y eficiente. Es importante resaltar, a modo de referencia, que en otros países de América del Sur tales como Colombia, Ecuador, Perú, por ejemplo, pueden consolidar carga de forma simplificada hasta 5.000 dólares.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				x		X		



## 34. FALTA DE PRIORIDAD PARA CARGA COURIER (REMESA EXPRESA), DIPLOMÁTICO Y CORREOS

**Proceso:** Exportación aérea vía Courier

**Actividad:** General

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** La carga Courier (Remesa Expresa), Diplomático y Correos, tienen estipulado en el Código Aduanero prioridad en el proceso de exportación, como se demuestra a continuación en el artículo 222:

**Artículo 222.-** Remesa expresa. Concepto. El régimen de remesa expresa es el aplicable al envío de correspondencia, documentos y mercaderías que ingresen o egresen del territorio aduanero, transportadas por empresas autorizadas a esos efectos **y que deban ser despachadas con prioridad y celeridad.**

En la práctica, los despachos por courier entran en la misma fila junto al resto de cargas de exportación, esta situación genera demoras en el proceso y afecta a la competitividad del proceso de exportación aérea vía Courier.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. Durante la reunión TO BE Conjunto se discutió esta situación con los representantes de la DINAC presentes en la reunión y estuvieron de acuerdo en que esta prioridad debe ser aplicada de forma inmediata en el aeropuerto para agilizar los procesos de exportación.

Fue reforzado el hecho de que Paraguay es signatario del Acuerdo de Facilitación del Comercio, que determina la necesidad de dar prioridad a los Courier. La DINAC podrá contar con el apoyo del Comité de Facilitación del Comercio (liderado por el Ministerio de Relaciones Exteriores) para reforzar este tratamiento prioritario.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			x			X		



## 35. DIVERGENCIAS EN EL PESO DE LA BALANZA DEL AEROPUERTO GENERANDO INSEGURIDAD EN LAS EMPRESAS EXPORTADORAS

**Proceso:** Exportación aérea

**Actividad:** Pesaje de la carga

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Cuando hay una diferencia de más o menos 4 % del peso de la carga entre lo declarado en la guía aérea y el peso de la balanza de DINAC, el agente de carga debe elaborar una nota de solicitud de corrección de peso, documento físico que precisa de firma y sello del responsable de DINAC. Este documento es enviado junto al despachante a la oficina de DINAC en el aeropuerto para iniciar el proceso de corrección.

La balanza de DINAC en el aeropuerto, pese a tener la certificación del INTN, enfrenta problemas de peso entre lo declarado por el exportador, lo verificado por el agente de carga y el resultado del peso de DINAC. El peso en la balanza de DINAC genera inseguridad al sector privado en cuanto a la correcta medición del peso, lo que termina requiriendo de corrección urgente de la guía. En caso de que el despacho no esté oficializado, el proceso es demorado, presencial, en papel y burocrático. En caso de despacho oficializado el proceso es demasiado burocrático y demorado, lo que termina impactando en la exportación aérea y puede llegar al punto de perder el embarque de la carga o hasta el proceso de exportación.

**Clasificación:** Procedimiento

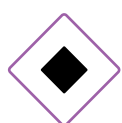
**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. En primer lugar, se propone realizar una validación trimestral de la balanza de DINAC por parte del INTN y una certificación semestral de la misma, para mejorar la transparencia y seguridad del correcto funcionamiento de las balanzas, generando mayor confianza al sector privado.

Adicionalmente, se propone realizar una calibración de la balanza secundaria (también denominada testigo o patrón) en el aeropuerto por parte de INTN. Durante la reunión TO BE Conjunto, INTN indicó que los certificados de balanza tienen una indicación particular sobre forma de lectura del peso; el informe puede indicar que al peso final se debe sumar o restar un porcentaje. Es necesario saber interpretar el informe de balanza, para lo cual será necesaria una capacitación o una revisión de las indicaciones dadas por INTN en el informe por parte de los funcionarios de la DINAC.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			x			X		

Por último, se propone a largo plazo que la corrección sea solicitada vía sistema VUCE con gestión automática por parte de DINAC, implementando gestión de riesgo y aprobación automática, según parámetros internos del organismo. Se permite de esta forma alertar automáticamente a todos los actores involucrados en el proceso de exportación.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					x	X		



### 36. FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LAS EXIGENCIAS DE CAPACITACIÓN Y TRATAMIENTO DE CARGA PELIGROSA

**Proceso:** Exportación aérea

**Actividad:** General

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Falta de cumplimiento de las exigencias de capacitación y tratamiento de carga peligrosa definidas por parte de DINAC en el Reglamento de Operaciones R 175, para el tratamiento de Carga Peligrosa por parte de sus funcionarios. Exigencias definidas en DINAC R175 punto 175.005 (a) y en el programa de instrucción, 175.310. Esta situación puede generar riesgos en el proceso de exportación ya que pueden ocurrir casos de no realización correcta de separación y segregación de la carga peligrosa dentro del depósito, generando riesgos a la operación, a los profesionales y al lugar donde se manipula la carga.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. En primer lugar, será necesaria la aplicación de la resolución 175.005 de la DINAC de forma efectiva en lo que se refiere a la capacitación del personal, garantizando de esta forma la correcta separación y segregación de la carga peligrosa dentro del depósito por parte de los profesionales responsables.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



### 37. FALTA DE VINCULACIÓN DE REGISTROS PREVIOS DE PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE DINAVISA EN EL SISTEMA SOFIA DE LA ADUANA

**Proceso:** Exportación aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Otros Órganos de Control y Aduana

**Descripción del problema:** Actualmente, no existe una vinculación de registros previos de productos de exportación en el sistema de Aduana. Los registros y habilitaciones de DINAVISA no están disponibles de forma automática, el exportador o su despachante realiza la solicitud a DINAVISA de forma manual/presencial, pero como los registros no están vinculados de forma sistémica, DINAVISA tiene que realizar el control uno a uno, generando demoras en el proceso. Una de las causas raíz de este desafío se debe a que DINAVISA no se encuentra en la VUE, por este motivo con el exportador, con el número reflejado en la constancia de DINAVISA, debe vincular el documento y cargarlo en SOFIA, la Aduana por su parte no tiene la opción de ver los registros, por eso se hace necesario presentar los documentos físicos para que esta pueda realizar su verificación.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos y sistema. En primer lugar, se propone el desarrollo dentro de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) la posibilidad de determinar de forma sistémica si el producto que se desea exportar está habilitado con sus correspondientes registros por parte de los organismos competentes. Por ejemplo: registro sanitario, en el caso de DINAVISA. Para esto la plataforma sistémica de DINAVISA deberá estar integrada y adaptada a esta nueva lógica a través de un único canal, para realizar todas las solicitudes vinculadas a la exportación.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Actualmente, DINAVISA está desarrollando su sistema de registro. En el corto plazo, este sistema podría integrarse a la plataforma VUE e interoperar entre los sistemas en los que se refiere al registro y a las vigencias. Esto será realizado por medio del enlace entre los sistemas de ventanilla única y los datos para agilizar los tiempos, permitiendo que se habilite de forma automática.

Actualmente se han generado avances en el proceso de simplificación de Trámites de Exportación, como son los módulos de tramitación electrónica, para incorporar la tramitación de medicamentos y drogas permitidas, además de cosméticos y domisanitarios. Posteriormente, se incorporó el módulo de solicitud electrónica de modificación de autorización de exportación de medicamentos.

La nueva plataforma sistémica de DINAVISA deberá considerar todas las funcionalidades necesarias para alcanzar un proceso más eficiente; por esto se propone realizar trabajo conjunto con el sector privado y los gremios de las empresas que realizan exportaciones con productos controlados por DINAVISA.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 38. RESOLUCIÓN IMPIDE CONTACTO ENTRE LAS EMPRESAS Y DINAVISA, GENERANDO DEMORAS EN EL PROCESO

**Proceso:** Exportación aérea

**Actividad:** Análisis de las informaciones

**Actor:** DINAVISA

**Descripción del problema:** DINAVISA estableció por medio de una resolución que toda comunicación entre las empresas con productos controlados por DINAVISA sea realizada a través de la figura del regente. Este profesional es el único autorizado para comunicarse con los funcionarios de DINAVISA, generando en algunos casos demoras en el proceso, ya que el exportador/despachante debe explicar toda la situación de un proceso de exportación, para que posteriormente el regente realice el contacto con el organismo de control para poder darle continuidad al proceso. Esta situación genera una falta de agilidad en la exportación de productos controlados por este organismo, así como costos adicionales. Por ejemplo, una empresa farmacéutica puede tener hasta 12 regentes para manejar la comunicación con DINAVISA, con el objetivo de obtener los permisos de fabricación y exportación.

**Clasificación:** Normativo

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos y sistema. Se propone a corto plazo la implementación de la aprobación automática del despacho de exportación por parte de DINAVISA, tras la comprobación de la validez del registro del producto sanitario y la comprobación del pago electrónico a través de las tasas correspondientes, generando de esta forma un plazo de aprobación de 24 horas, si toda la documentación prestada por la empresa exportadora está correcta. Como está mencionado en la propuesta de solución 36, estas propuestas deberán estar incorporadas en la nueva plataforma sistémica, siendo desarrollada por DINAVISA.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



### 39. FALTA DE HERRAMIENTAS POR PARTE DE LOS FUNCIONARIOS DE SENAD PARA ALERTAR LA REVISIÓN Y DETECCIÓN EN UN PROCESO DE EXPORTACIÓN

**Proceso:** Aéreo

**Actividad:** Análisis de las informaciones

**Actor:** SENAD

**Descripción del problema:** Actualmente los funcionarios de SENAD no tienen las herramientas adecuadas para identificar si la carga está contaminada. La SENAD no posee laboratorios propios para realizar los análisis, ni recintos de seguridad para verificar una carga. Por reglamento se determina que ellos tienen la potestad de extraer muestras. Esta situación genera que en algunos casos los inspectores -cuando toman las muestras- no tengan lugar para realizar los análisis.

En el caso del aeropuerto tampoco existe una zona estéril para realizar la extracción de muestras de forma segura. Los inspectores deben ir hasta la empresa exportadora. Estos no cuentan con las herramientas/materiales necesarios para realizar la extracción de muestra con el fin de comprobar la integridad de su contenido.

Por otro lado, se indicó que en el proceso actual la Aduana puede solicitar una muestra, los inspectores de la SENAD colectan las muestras en la empresa, con la cantidad pedida y los responsables de la empresa nunca reciben el resultado generado en el análisis. Por ejemplo, en un proceso de exportación con una carga de cerca de 2 millones de dólares, cuando la Aduana solicita la extracción de una muestra para análisis, la SENAD realiza la extracción en un ambiente no estéril para el tipo de materia prima, colocando en riesgo una carga de un alto valor.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos e infraestructura. Se propone la creación de una zona estéril para retirada de muestras en zona primaria (aeropuerto), entendiéndose por un espacio localizado entre un puesto o punto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado, garantizando su seguridad tanto para la empresa exportadora como para los organismos de control.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Por otro lado, a largo plazo se propone dotar de la infraestructura apropiada a los inspectores de la SENAD, a través de laboratorios para realizar los análisis correspondientes y herramientas para que los inspectores puedan realizar la extracción de muestras con seguridad y siguiendo las mejores prácticas internacionales, garantizando de esta forma la integridad de la carga y permitiendo un proceso de exportación mucho más eficiente y seguro.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 40. FALTA DE DEPÓSITOS APROPIADOS PARA LA CARGA DE EXPORTACIÓN, GENERANDO DEMORAS EN EL PROCESO Y RIESGOS PARA LAS CARGAS

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Análisis de las informaciones

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente para la exportación en el aeropuerto existe un depósito de 35 m<sup>2</sup> aproximadamente para carga general, y otro depósito de 21 m<sup>2</sup> para carga perecedera, que no atienden las necesidades de toda la carga que ingresa para las exportaciones aéreas dentro del aeropuerto Silvio Pettirossi. Estos depósitos son competencia de la DINAC y no atienden la realidad de la exportación en Paraguay, que trabaja con volúmenes mayores y con diferentes necesidades, dependiendo del tipo de carga.

La DINAC actualmente cuenta con un depósito de frío o contenedor *reefer para las cargas de productos Pharma con temperatura controlada*, lo que genera un impacto en el proceso de exportación de este tipo de carga, impidiendo un aumento en el volumen exportado por Paraguay. Hay dos depósitos refrigerados en la zona de cargas, el más grande es usado para las importaciones 80 m<sup>2</sup> en total, dividido en 4 subdepósitos de 20 m<sup>2</sup> c/u. Pueden ingresar solamente 16 pallets de 1,2x1,0 x1,6 m c/u, tres de ellos garantizan una temperatura de 2 a 8 °C y uno de 15 a 25 °C.

El depósito que existe para las exportaciones es de 21 m<sup>2</sup> y solo puede ingresar carga suelta, ya que la puerta de entrada no permite el ingreso de montacargas con carga paletizada. Cuando hay una exportación con un volumen mayor de bultos no hay espacio y la carga no puede quedarse en el depósito. La limitación de espacio genera que las empresas exportadoras soliciten reserva de espacio con 4 días de anticipación para garantizar la disponibilidad. Si la carga no tiene reserva, no puede ser recibida en el almacén refrigerado del aeropuerto.



Esta situación genera un aumento de costos, ya que si el exportador lo ve necesario, deberá contratar un camión refrigerado (con costo adicional) para mantener la carga refrigerada fuera del depósito del aeropuerto.

En el caso de carga general, la falta de infraestructura de los depósitos genera que las cargas de exportación se preparen o se paletizen al aire libre, impidiendo el resguardo de la carga, que en algunos casos puede verse fuertemente afectada por los cambios de temperatura. Paraguay tiene temperaturas de más de 45 grados centígrados en algunas épocas del año, y por otro lado, no hay techo que proteja la carga de las lluvias y otros fenómenos ambientales, generando retrasos y riesgos en la integridad de la carga, lo que puede derivar en impactos económicos por pérdida de carga en días de lluvia o altas temperaturas.

Por otro lado, el movimiento de carga/descarga, pesaje y controles de Rayos-X en los depósitos están prácticamente sobre la pista, lo cual genera riesgos de seguridad elevados, debido al poco espacio existente.

Fue indicado a modo de ejemplificar el impacto de esta situación el caso de Latam, que tiene doble Certificación CEIV Pharma otorgado por la IATA, que garantiza el cumplimiento internacional de salvaguardar el producto desde el fabricante hasta su destino final. Este Certificado CEIV Pharma garantiza que las instalaciones, el equipo, las operaciones y el personal cumplan con todas las normas, reglamentaciones y pautas aplicables que se esperan de los fabricantes farmacéuticos mediante auditorías externas. Latam Cargo Paraguay hoy no puede transportar Pharma porque no puede garantizar la trazabilidad de la carga, al no cumplir con la infraestructura en las bodegas de frío. Por otro lado, la cámara de frío debe tener una precámara con la capacidad de recibir camiones, Descargar/Cargar, Controles por RX, Paletizado/Despaletizado y una cámara con Racks para almacenar con temperatura controlada. La carga sólo debe salir de ese espacio y de la protección de la cadena de frío cuando va a embarcar en el avión. Actualmente las cámaras no tienen espacio suficiente para las operaciones.

**Clasificación:** Procedimiento/Infraestructura



## 41. FALTA DE ZONA ESTÉRIL CON CIRCUITO CERRADO (CCTV) CON CÁMARAS

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Envía la carga al aeropuerto

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente el aeropuerto no cuenta con zona de seguridad en cada depósito con cámaras para mantener resguardada la carga. Esta situación refleja falta de medidas de seguridad en el aeropuerto; las empresas exportadoras sienten temor de que la misma sufra el impacto de no tener un control más riguroso por medio de una verdadera zona estéril. Por otro lado, se indicó que también hay una falta en el control de los animales que se encuentran en los alrededores del aeropuerto. Fue colocado a modo de ejemplo un caso en el cual se realizaba una exportación de medicamentos que se vio afectada por el ataque de perros y gatos a la carga paletizada, uno de los animales ingresó dentro del pallet de carga ya armado, mordiendo las cajas con los medicamentos y rompiendo los plásticos y las cajas, generando mermas e impactando una exportación, cuando la carga ya estaba liberada para salir del país.

**Clasificación:** Procedimiento/ Normativo



## 42. FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LOS PROTOCOLOS DE SEGURIDAD EN LOS DEPÓSITOS (SAFETY & SECURITY)

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** ¿Es una carga peligrosa?

**Actor:** DINAC



**Descripción del problema:** Actualmente no se implementa un protocolo de seguridad apropiado para el ingreso a los depósitos. A la entrada a la zona de carga del aeropuerto existe personal de seguridad a quienes hay que presentarles la cédula en caso de que no se tenga el carnet de identificación. La DINAC tiene codificado los diferentes tipos de acceso, pero hay la necesidad de controles más rigurosos en la entrada en donde se encuentra el molinete físico que da acceso al área restringida del aeropuerto. No se visualizan las cámaras de seguridad en esta zona y los portones con acceso a la plataforma de despegue y aterrizaje presentan riesgos en su acceso. El aeropuerto cuenta con dos accesos al área de carga: uno en los depósitos y otro es el que va a la plataforma, en la pista de la aeronave, pero se observa la necesidad de un control mayor que permita mantener la integridad de las cargas en las plataformas.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución 40, 41, 42:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos e infraestructura. En primer lugar, se propone la reorganización de la operación logística dentro del aeropuerto para garantizar el control y seguridad del proceso, para esto será necesaria la transformación del layout del aeropuerto. De esta forma se propone la implementación de una mesa de trabajo público-privada para diseñar de forma conjunta las soluciones de mejora de las instalaciones del aeropuerto. Esta nueva propuesta deberá considerar el desarrollo de una zona estéril en el aeropuerto, así como puestos de control de acceso a plataforma, acceso de personas identificadas, un plan de evacuación con salidas de emergencia y área para desechos- contenedores, evitando que circulen personas no autorizadas, garantizando la seguridad e integridad de la carga.

Adicionalmente se propone la implementación de depósito de exportación con control único integrado en el acceso del mismo y zona estéril integrada, lo que generará que no sea necesario que la Aduana acompañe la retirada de la carga (realizada por la aerolínea). El control de peso y escaneo se realizará a la entrada del depósito y la carga permanecerá dentro del depósito hasta la retirada para embarque en el avión. Este depósito tendrá control 360° con cámaras de seguridad y control de acceso, lo que garantizará la inviolabilidad de la carga, una vez verificada en escáner a la entrada del depósito.

Durante la reunión TO BE Conjunto los representantes de la DINAC acordaron rediseñar el aeropuerto de forma conjunta con el sector privado; se indicó que en el gobierno anterior se tenía previsto solucionar estos problemas, en lo que se refiere al diseño, ya que el aeropuerto Silvio Pettrossi tiene 40 años. A modo de ejemplo, los camiones de carga no pueden hacer sus maniobras en área pública, porque el aeropuerto está diseñado solo para furgonetas, por lo que se permite que los camiones de carga entren al aeropuerto para hacer su descarga, pesaje y salida. La DINAC ya tiene identificada y cuantificada esta situación para poder adecuar esa zona. Otra posible solución que permitiría modificar la infraestructura vendría con la concesión del aeropuerto que se dejó sin efecto.

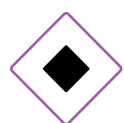
En las cámaras refrigeradas, por medio de esta colaboración público-privada se deberá trabajar el financiamiento para atender las necesidades de las empresas exportadoras, los depósitos refrigerados deberán contar con la Certificación CEIV Pharma, estando aptos para garantizar el espacio adecuado que atienda a las necesidades de las cargas refrigeradas. A modo de ejemplo, es importante indicar que DHL realizó una inversión dentro del depósito de courier en el 2012, negociando un descuento del 50 % de las tasas, por medio de una colaboración público-privada, que podría ser un mecanismo para implementar las cámaras refrigeradas apropiadas en el aeropuerto.

Adicionalmente se propone la utilización de *slides pallets*, que permiten que las cargas se coloquen en las planchas de pallets y luego se movilizan con los *dollys*, de esta forma el pallet no tocaría el suelo y mejoraría el traslado.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X		X				X

Adicionalmente se propone la implementación de inspecciones periódicas de la infraestructura actual del aeropuerto por parte de organismos internacionales (por ejemplo, OACI) con el objetivo de realizar una auditoría de las instalaciones e identificar las vulnerabilidades y necesidades específicas del aeropuerto.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



### 43. FALTA DE SEGREGACIÓN DE LA CARGA PELIGROSA DENTRO DE LOS DEPÓSITOS

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** ¿Es una carga peligrosa?

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Dentro de los depósitos de cargas de exportación actualmente no hay segregación apropiada de mercancías peligrosas; el operador de la terminal cuenta con un área especial para almacenamiento, pero no es suficiente para el almacenaje de toda la carga peligrosa que ingresa en el aeropuerto, el lugar asignado está marcado y delimitado pero el procedimiento no es realizado, generando de esta forma un riesgo alto en el almacén de carga. En el depósito se observan extintores vencidos, falta de detectores de humo, falta de señalización de salidas de emergencia, falta de luces de emergencia, punto de encuentro y plan de respuesta de emergencia en caso de eventos. La DINAC es el organismo responsable de la segregación de la carga peligrosa dentro del depósito de cargas aéreas en concordancia al Reglamento DINAC R 175, punto 175.225 Obligaciones del Operador de Terminal de Carga; y se observan aspectos que no garantizan de forma integral la seguridad de la carga, el aeropuerto y los funcionarios para este tipo de carga.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos e infraestructura. En primer lugar, será necesario mejorar el espacio de carga peligrosa en los depósitos y adecuarlos a la necesidad del volumen de carga para exportación. Esta propuesta deberá ser trabajada en el grupo público privado para definir el nuevo layout del aeropuerto y las necesidades de infraestructura (Ver propuesta 40, 41, 42). De esta forma se espera que las cargas de exportación posean más espacio, más medidas de seguridad incorporando mejoras en los depósitos a nivel de extintores, identificación de medidas de seguridad, así como medidas de auditoría interna por parte de DINAC, para comprobar y garantizar el correcto tratamiento de la carga peligrosa.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X		X				X

Adicionalmente se propone una solución de procedimiento para que la DINAC garantice la capacitación de los funcionarios que operan la carga peligrosa en los depósitos del aeropuerto. Mínimo Categoría 8 de capacitación de los funcionarios a ser ofrecida por la DINAC, así como manejar el protocolo de emergencia en caso de evacuación.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

#### 44. CARGA ABANDONADA SE MANTIENE EN EL AEROPUERTO, OCUPANDO EL ESPACIO DE LOS DEPÓSITOS

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Pasa la carga por rayos-X

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** La carga abandonada se mantiene en el aeropuerto, lo que impide la utilización eficiente de estos espacios en los depósitos para la carga destinada a una exportación. Esta carga no se puede retirar sin un proceso específico a ser realizado por la Aduana, el Código Aduanero obliga que se lleve a remate o destrucción (90 días). Como se encuentra reflejado en *Título XI de Comercialización y Destrucción de Mercaderías*, compuesto por:

- Capítulo 1: Comercialización De Mercaderías Generales
- Capítulo 2 Mercaderías Perecederas, Inflamables, Corrosivas y Otras Similares
- Capítulo 3 Destrucción De Mercaderías.

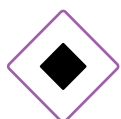
Esta situación refleja un cuello de botella en el sistema existente, ya que la Aduana no interviene de manera correcta y célere para realizar el retiro de las cargas abandonadas en los depósitos de la DINAC. En el caso de cargas para remate, la Aduana no autoriza el proceso de forma efectiva y de forma alineada con la DINAC.

**Clasificación:** Procedimiento/Normativo

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. La Aduana deberá responsabilizarse de inmediato a dispensar toda la carga abandonada que se encuentra en el aeropuerto, cargas que lleven más de 90 días en los depósitos del aeropuerto. El código aduanero establece un plazo máximo de 90 días para retirar la carga abandonada. La liberación de espacio de estos depósitos permitirá que los exportadores de carga general y los courier ocupen estos locales.

Es importante resaltar que durante el mapeo se tomaron medidas inmediatas en el tema de la carga abandonada, y se desocupó el espacio en un 40 %. Las demoras en el desalojo de este tipo de carga se deben al trámite requerido por parte de la Fiscalía. Durante la reunión TO BE Conjunto la DINAC indicó que se está realizando un inventario sobre carga abandonada a pedido de la Aduana de Paraguay. Una vez que sea entregado, será decidido cuál carga abandonada puede ser dada de baja en SOFIA y cuál queda confiscada. Con esto será posible liberar la mayor parte de los almacenes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 45. LAS BÁSCULAS DEL AEROPUERTO NO ATIENDEN LA NECESIDAD DE LAS EXPORTACIONES, GENERANDO RIESGOS A LA INTEGRIDAD DE LAS CARGAS DE EXPORTACIÓN

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Realiza pesaje de la carga (incluido Courier)

**Actor:** Agente de carga

**Descripción del problema:** Actualmente existen dos básculas para 10 toneladas cada una, las mismas se encuentran en la entrada del aeropuerto. Para realizar el pesaje de la carga es necesario retirar la carga del camión y colocarla sobre la báscula, ya que no es posible pesar el camión con la carga, lo que exige un proceso logístico complejo que, en el caso de carga refrigerada, puede tener un alto impacto en la calidad/integridad de la carga. En el proceso actual estas básculas no atienden la necesidad de las exportaciones.

Adicionalmente es importante resaltar que la báscula se encuentra a la intemperie, en días de lluvia no se puede utilizar por el riesgo de dañar la carga y también existe el riesgo de afectar cargas refrigeradas, ya que en Paraguay las temperaturas pueden llegar a 45 grados centígrados, lo que afecta la integridad de la carga.

**Clasificación:** Procedimiento/Infraestructura

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos e infraestructura. En primer lugar, será necesario reorganizar el espacio de carga para que el flujo de entrada de la mercancía al aeropuerto siga una lógica basada en seguridad, garantía de calidad y control (Ver propuesta 40, 41, 42). Este rediseño permitirá que en los depósitos de exportación del aeropuerto la balanza esté protegida a través de un techado y en un espacio que garantice su integridad, evitando cambios abruptos de temperatura que puedan impactar la carga destinada al proceso de exportación. Estas balanzas estarán al ras del piso, lo que evitará el uso de montacargas. Adicionalmente, se propone un rediseño integral de la zona de carga del aeropuerto para que haya una balanza a la entrada de cada depósito, junto con el escáner facilitando de esta forma el proceso logístico por medio de la creación de un espacio único de control de entrada de la carga al depósito.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 46. UTILIZACIÓN DE SELLO FÍSICO PARA LOS DESPACHOS DE MAQUILA Y ADMISIÓN TEMPORARIA

**Proceso:** Exportación aérea

**Actividad:** Oficializa el despacho

**Actor:** Despachante

**Descripción del problema:** Para determinados despachos, como lo son el de Maquila y Admisión Temporal, es requerido un sello físico por parte del Departamento de Regímenes Económicos de Aduana. Este sello físico se coloca en el despacho, es importante destacar que el despacho es tramitado de forma sistémica, por lo cual cuenta con firma digital, pero debido a este requerimiento por parte de la Dirección Nacional de Aduana, debe ser impreso en papel. Por este motivo la firma digital deja de tener validez en el momento en el que hay que imprimir el documento de forma física. Adicionalmente el horario de atención del Departamento de Regímenes Económicos es hasta las 16 horas, de lunes a viernes, lo que genera desafíos para

atender las necesidades del sector exportador de Paraguay para la obtención del sello que permita la continuidad del proceso.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos y sistema. Cualquier despacho, incluyendo los de Maquilas y Admisión Temporal, deberán ser realizados de forma electrónica en la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), garantizando que el control se mantenga de forma automática en el sistema (Ver propuesta 19, 20, 21, 22, 23), evitando la impresión de documentos y requerimientos de verificación de documentos de forma presencial. Adicionalmente, se indicó en la reunión TO BE Conjunto que la Dirección de Aduana está implementando un sistema de control para el despacho de exportación aduanera buscando implementar la digitalización total del proceso de forma gradual.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 47. FALTA DE CRUCE DE INFORMACIONES ENTRE ADUANA, DINAC Y AEROLÍNEA

**Proceso:** Exportación Aérea

**Actividad:** Finiquito del despacho

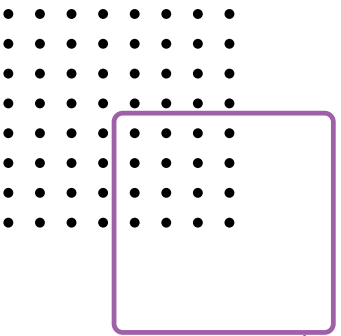
**Actor:** Aduana y DINAC

**Descripción del problema:** Debido a la falta de cruce de informaciones entre Aduana, DINAC y Aerolínea, el finiquito de Aduana no garantiza que la carga esté liberada, pues en este momento aún falta comprobar el pago junto a DINAC. El pago se hace de forma electrónica en el sistema interno de DINAC, definido como Sistema de Gestión de Depósitos (SGD). El comprobante de pago debe imprimirse y entregarse físicamente al depósito de exportación para que quede registrado en el sistema interno del Depósito de DINAC. Por más que figure en el sistema como pagado, sin este documento no se libera la carga. El horario del registro del comprobante es hasta las 17 horas. Para la aerolínea solo se entrega el finiquito de Aduana, por lo que los funcionarios de DINAC, al ir la aerolínea a retirar la carga, pueden comprobar que no se ha realizado el pago de las tasas y no se autoriza la liberación. Esto tiene un gran impacto en la programación de carga del avión pues todo el proceso de carga ya estaba programado, llevando hasta a la pérdida de la ventana de exportación por este motivo.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos y sistema. Al estar la información contenida en un proceso único dentro de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Ver propuesta 19, 20, 21, 22, 23), el sistema registrará automáticamente el finiquito electrónico del despacho y el comprobante electrónico del pago de las tasas en la VUCE a través del módulo de pago centralizado, solución ampliamente detallada en este informe. Todos los actores estarán integrados en la VUCE, permitiendo que la aerolínea pueda visualizar las guías aéreas que están liberadas, junto con los despachos finiquitados y correctamente pagados.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		





**Equipo responsable**

**Coordinador**  
John Edwin Mein

**Consultores Senior**  
Cesar García Vázquez  
Erika Medina Barrantes

**Apoyo técnico**  
Vanessa Abigail Colque Cáceres  
Rangel Araújo Lima



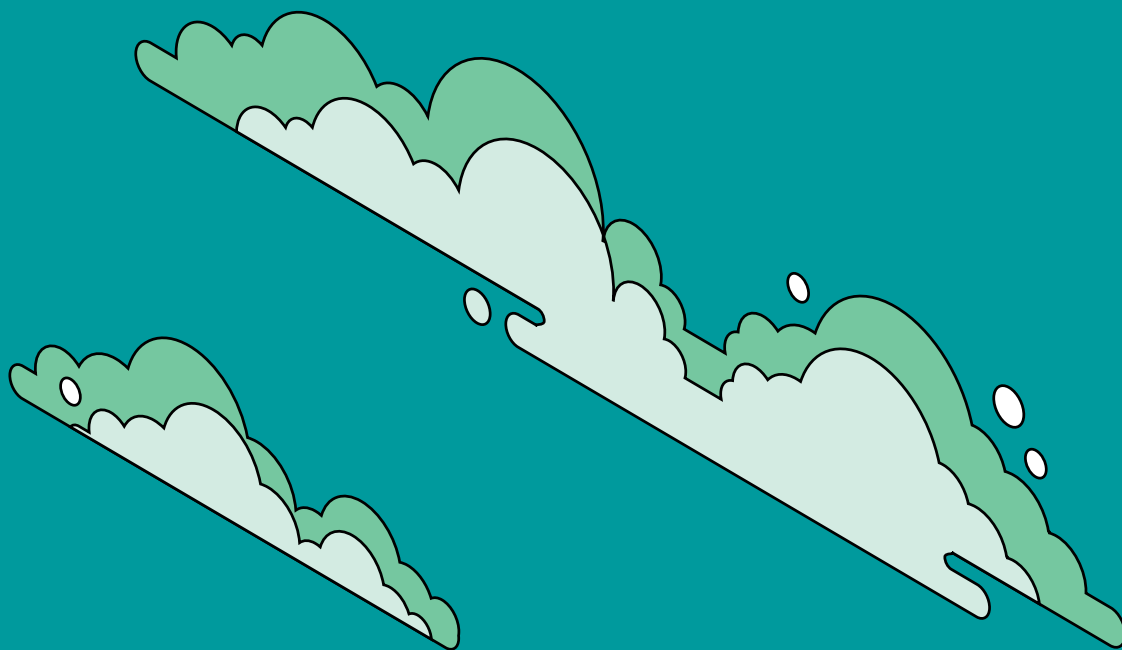


# INFORME

# 4

## DIAGNÓSTICO DEL PROCESO DE IMPORTACION AEREA PARAGUAY

20 DE SETIEMBRE DE 2022



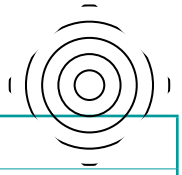


# ÍNDICE

<b>Glosario.....</b>	<b>206</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>209</b>
<b>Resumen ejecutivo.....</b>	<b>210</b>
<b>Estructura del informe de diagnóstico para el proceso de Importación Aérea.....</b>	<b>216</b>
<b>Diagnóstico del proceso de Importación Aérea de Paraguay.....</b>	<b>217</b>
1- Falta de infraestructura y recursos humanos suficientes para el proceso de carga y descarga del avión.....	217
2- Falta de estabilidad de SOFIA en el proceso de registro de la importación (oficialización del despacho) .....	218
3- Alteración del canal de fiscalización sin justificación en el sistema SOFIA.....	219
4- Fallo del sistema de pago de tasas de DINAC.....	220
5- Errores en la transmisión de la información por parte del consignatario genera demoras en el proceso de corrección .....	221
6- Demoras en el proceso de corrección a través del expediente administrativo con la Aduana por parte de las aerolíneas.....	222
7- Imposibilidad de completar la transmisión del manifiesto aéreo en el sistema SOFIA de forma electrónica en el caso de fallas .....	222
8- Demoras y fallos en la atención de la mesa de ayuda del sistema SOFIA.....	224
9- Retorno de la carga Courier es demorado y no tiene un procedimiento definido.....	224
10- Utilización de documentos físicos para la entrega de la carga.....	227
11- Demoras en la liberación de carga Courier SNT0 o de 0 a 100 USD de valor FOB por parte de la Aduana .....	228
12- Demoras en el proceso simplificado para un Importador casual con DINAPI .....	229
13- Necesidad de intervención directa del Director Nacional de Propiedad Intelectual para la liberación de la autorización de importación por parte de DINAPI .....	231
14- Falta de estandarización en la importación de muestras por parte de los organismos de control .....	231
15- Demoras en la emisión de Licencias, Certificados y Permisos.....	233
16- Falta de criterios homogéneos entre los Órganos de Control para las licencias de importación .....	233
17- Demoras en la corrección del indicador fraccionado en el caso de guías faltantes .....	235
18- Falta de observaciones en el informe de recepción por parte de DINAC.....	236
19- Caída del sistema TEMA impide avanzar el proceso de oficialización del despacho .....	237
20- Inestabilidad del Sistema TERE (Transferencia Electrónica de Remesa Expresa).....	238
21- Retrasos y retorno de solicitud de liberación de materia prima por parte del MIC .....	239
22- Utilización de pólizas de caución por parte de los importadores, debido a demoras en el proceso.....	239
23- La publicación de cambios normativos y de exigencias por parte del sector público no atiende las necesidades del sector privado .....	241
24- Falta de estandarización de procedimientos por parte de los funcionarios de los organismos de control.....	242
25- Imposibilidad de avanzar en los despachos de los Courier por el condicionamiento de la apertura del manifiesto al sistema TEMA...	243

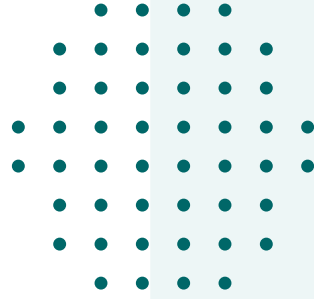
26- Falta de definición de tiempos y responsabilidades en un manual de procedimiento operativo para los Órganos de Control.....	244
27- Falta proceso simplificado para carga menor a USD 100 transportada por Courier .....	245
28- Falta de depósitos apropiados para la carga de importación, generando demoras en el proceso y riesgos para las cargas.....	248
29- Falta de exigencias a los depósitos de DINAC.....	249
30- Falta de zona estéril con Circuito Cerrado (CCTV) con cámaras..	249
31- Falta de cumplimiento de los protocolos de seguridad en los depósitos (safety & security).....	249
32- Falta de segregación de la carga peligrosa dentro de los depósitos....	251
33- Carga abandonada se mantiene en el aeropuerto, ocupando espacio de los depósitos .....	252
34- Las básculas del aeropuerto no atienden la necesidad de las importaciones.....	253
35- Demoras para realizar el finiquito de expedientes con la Aduana...254	
36- Falta de herramientas por parte de los funcionarios de los Órganos de Control (SENAD, SENAIVE, INTN, otros), para alertar la revisión y detección en un proceso de importación.....	255
37- Cobro de la tasa de habilitación de vuelo fuera de horario laboral en duplicado al importador y a la empresa de Courier .....	256
38- Falta de coordinación entre los Órganos de Control para realizar la inspección.....	256
39- Falta de cumplimiento de las exigencias de capacitación y tratamiento de carga peligrosa .....	257
40- Falta de estabilidad de los sistemas VUE y SOFIA en el proceso de registro de la importación .....	258
41- Utilización de diversos sistemas para realizar el despacho de importación.....	259
42- Los documentos que acompañan la carga son emitidos de forma física..	260
43- Consularización en origen aumenta los costos .....	262
44- Limitaciones para realizar los pagos de las tasas con los organismos de control .....	264
45- Cobro de tasa de redestinación por parte de la DINAC cuando la misma va a un puerto privado .....	265
46- Falta de regularización e idoneidad del agente de carga.....	266
47- Falta de suficiente personal de DINAC para atender los aviones de carga, de forma simultánea, en el aeropuerto.....	268
48- Divergencias en el peso de la balanza del aeropuerto generando inseguridad en las empresas importadoras.....	268
49- Diferencia de peso en la desconsolidación exige ajuste de forma manual / presencial .....	269
50- Falta de capacitación de los funcionarios de ANNP en el uso del sistema SOFIA para autorización de tránsito.....	270
51- Proceso de finiquito de despacho junto a Aduana exige emisión de documentos en papel.....	271
52- Exigencia de uso de papel preimpreso del Centro de Despachantes para la liberación del despacho.....	271
53- Retrabajo por parte del Courier en la elaboración de documentos por falta de integración de sistemas.....	272
54- Encarecimiento del proceso de carga vía Courier (IRE 2, 3 y 4) por el alto costo de las tasas de DINAC .....	273
55- Falta de regulación para Importación aérea vía Casilla Postal.....	273
56- Falta de horario que atienda a las necesidades del sector privado por parte del SENAIVE.....	274
57- Falta de control de seguridad en la zona primaria del aeropuerto..	275
58- Demoras en el proceso de importación de carga Aircraft On Ground .....	276

# GLOSARIO



AOG - Aircraft On Ground
ANPP - Administración Nacional de Navegación y Puertos
ATOLPAR - Asociación de Transitarios y Operadores Logísticos del Paraguay
AWB - Airway Bill
BNF - Banco Nacional de Fomento
CCTV - Circuito Cerrado
CEIV - Centro de Excelencia para Validadores Independientes
CIF - Cost Insurance And Freight (Incoterm)
CO - Certificado de Origen
COD - Certificado de Origen Digital
CONASAC - Comité Nacional de Seguridad
CONVUE - Consorcio de la Ventanilla Única del Exportador
DIGECIPOA - Dirección General de Calidad e Inocuidad de Productos de Origen Animal
DIGIVUCE - Grupo de Trabajo para la Digitalización, la Integración y la Simplificación de Procesos de Comercio Exterior
DINAC - Dirección Nacional de Aeronáutica Civil
DINAPI - Dirección Nacional de Propiedad Intelectual
DINAVISA - Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria
DNA - Dirección Nacional de Aduanas
DNVS - Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria
FFAA - Fuerzas Armadas del Paraguay
FOB - Free on Board (Incoterm)
IATA - Asociación de Transporte Aéreo Internacional
INAN - Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición
INTN - Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología
IOSA - Auditoría de la Seguridad Operacional de la IATA.
IPS - Instituto de Previsión Social
IRE - Importación Remesa Expresa
IVA - Impuesto al Valor Agregado
KOICA - Agencia de Cooperación Internacional de Corea
MANI_AVION - Manifiesto TEMA
MANI_TERE - Manifiesto TERE
MAWB - Master Airway Bill

MIC - Ministerio de Industria y Comercio
MIPYMES - Micro, pequeñas y medianas empresas
MRE- Ministerio de Relaciones Exteriores
OACI - Organización de Aviación Civil Internacional
OEA - Operador Económico Autorizado
OMA - Organización Mundial de Aduanas
RISMOMPP - Registro de Importadores de Soportes Magnéticos y Ópticos y Materias Primas Para su Producción
RS - Registro Sanitario
RUC - Registro Único del Contribuyente
RX - Rayos-X
SENACSA- Servicio Nacional de Salud Animal
SENAD - Secretaría Nacional Antidrogas
SENATICs - Secretaría Nacional de Tecnologías de la Información y Comunicación
SENAVE - Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas
SET - Subsecretaría de Estado de Tributación
SGD - Sistema de Gestión de Depósitos
SIFEN - Sistema Integrado de Facturación Electrónica Nacional
SINTIA - Sistema Informático del Tránsito Internacional Aduanero
SLA - Acuerdos de Nivel de Servicio
SNT0- No Sujeto a Impuestos Aduaneros - Otros
SOFIA - Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas
TEES - Transmisión Electrónica Exportación Simplificada
TEMA - Transmisión Electrónica Anticipada del Manifiesto de Cargas Aéreas
TERE - Transferencia Electrónica de Remesa Expresa
TI- Tecnología de Información
TIC - Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
UIP - Unión Industrial Paraguaya
VU- Ventanilla única
VUCE - Ventanilla Única de Comercio Exterior
VUE - Ventanilla Única del Exportador
VUI - Ventanilla Única del Importador
XML - Extensible Markup Language Diagnóstico del Proceso



# INTRODUCCIÓN

Este documento refleja el trabajo realizado durante los talleres de mapeo de Importación Aérea en Paraguay, donde se logró el rediseño del proceso de forma conjunta entre los sectores privado y público. Para el desarrollo de los trabajos fue utilizada la metodología *Procomex Process* con la finalidad de mapear y crear un flujo de forma conjunta con los *stakeholders* participantes de las reuniones, identificando los desafíos y propuestas de solución con el objetivo de discutir los temas propuestos e identificar las actividades de los procesos.

Es importante destacar que con la aplicación de la metodología *Procomex Process* es posible identificar y movilizar los principales *stakeholders* del proceso para que participen de la co-creación de los mapas AS IS e TO BE; estos representan las siguientes informaciones:

- Mapa “AS IS” representa el flujo actual de proceso e identifica cuáles son los problemas, los cuellos de botella y las oportunidades de mejora presentes en el proceso. Al mismo tiempo identifica la legislación vigente que ampara cada una de las actividades, así como los sistemas de tecnología de la información vinculados a las actividades.
- Mapa “TO BE” demuestra un nuevo flujo para el proceso a partir de la identificación de soluciones, acordadas y validadas entre todos los presentes, para cada uno de los problemas/cuellos de botella anteriormente identificados.

Utilizando la metodología descrita, durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre de 2022, el Instituto Alianza Procomex realizó el mapeo de Importación Aérea en Paraguay. El informe está estructurado de la siguiente manera:

1. **Resumen Ejecutivo**, que compila los principales resultados del diagnóstico
2. **Estructura del informe de diagnóstico para el proceso de Importación Aérea**, que explica de manera didáctica la estructura utilizada para desarrollar el análisis en base a los mapas de proceso desarrollados; y finalmente
3. **Análisis de Desafíos y Propuestas de Solución para el proceso de Importación aérea en Paraguay** que refleja la información recolectada en los talleres, permitiendo una visión holística del macroproceso.

El Instituto Procomex considera que este informe es un insumo importante para avanzar en la implementación de las mejoras consensuadas entre los sectores privado y público, que buscan la simplificación y facilitación del proceso, ahorro de tiempo y una mejor asignación de recursos del sector público.

Por medio de este diagnóstico será posible implementar de forma progresiva las oportunidades de mejora trabajadas; estas propuestas implican cambios en términos de procedimientos, sistemas de TI y/o normas y legislaciones, proporcionando las pautas básicas para que el sector público implemente los cambios propuestos.



# RESUMEN EJECUTIVO

Durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre de 2022 se desarrolló el trabajo de mapeo del Proceso de Importación Aérea. El trabajo se desarrolló a lo largo de 3 reuniones para la elaboración del mapa AS IS (Situación Actual), 3 reuniones para el mapa TO BE (Situación Propuesta) y 2 reuniones para elaborar el TO BE Conjunto (Propuesta consensuada público-privada). Para la construcción de los mapas se dedicaron 56 horas de trabajo en sesiones de co-creación y discusión del proceso, con la participación promedio de 42 participantes del sector privado y 40 participantes del sector público.

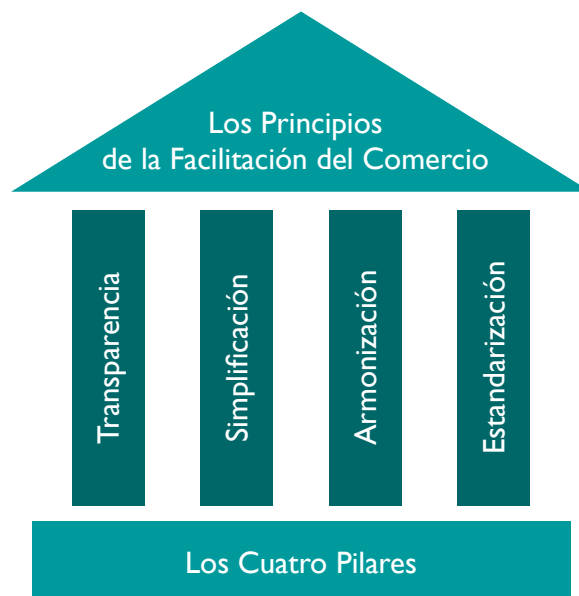
A continuación se encuentran los links de los mapas en la plataforma Miro:

- Mapa AS IS: <https://miro.com/app/board/uXjVPXz8H20=/>
  - Clave de acceso: Procomex2022
- Mapa TO BE: <https://miro.com/app/board/uXjVPXzOMEI=/>
  - Clave de acceso: Procomex2022

La dedicación de los participantes en los talleres permitió que el trabajo tuviese un alto nivel de detalle, favoreciendo la identificación de oportunidades de mejora y propuestas de solución en el proceso y sus correspondientes subprocesos. En total, se realizó el mapeo de 6 subprocesos: carga general, carga refrigerada, carga peligrosa, carga Courier pequeños paquetes, carga Courier documentos, carga Courier inferior a USD 1.000, carga Courier superior a USD 1.000.

Entre los objetivos generales a ser alcanzados con el mapeo del proceso de importación aérea, estaba tener un entendimiento profundo de las etapas y desafíos de los procesos a nivel operativo y logístico. La comprensión de las etapas buscó optimizar su desarrollo, por medio de la identificación de los principales desafíos del proceso, así como la difusión de las actividades y propuestas de solución a nivel público-privado. La información obtenida a través de los talleres tiene como propósito final que cualquier importador, organismo de control o actor vinculado a este proceso pueda conocer las etapas, permitiendo una mayor comprensión de las actividades y procedimientos realizados.

Es importante destacar que la principal premisa a lo largo de todo este trabajo ha sido avanzar en el fortalecimiento de los principios fundamentales de la facilitación del comercio, que son la transparencia, simplificación, armonización y estandarización, que se ven reflejadas en los compromisos adquiridos en el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC), del cual Paraguay es signatario.

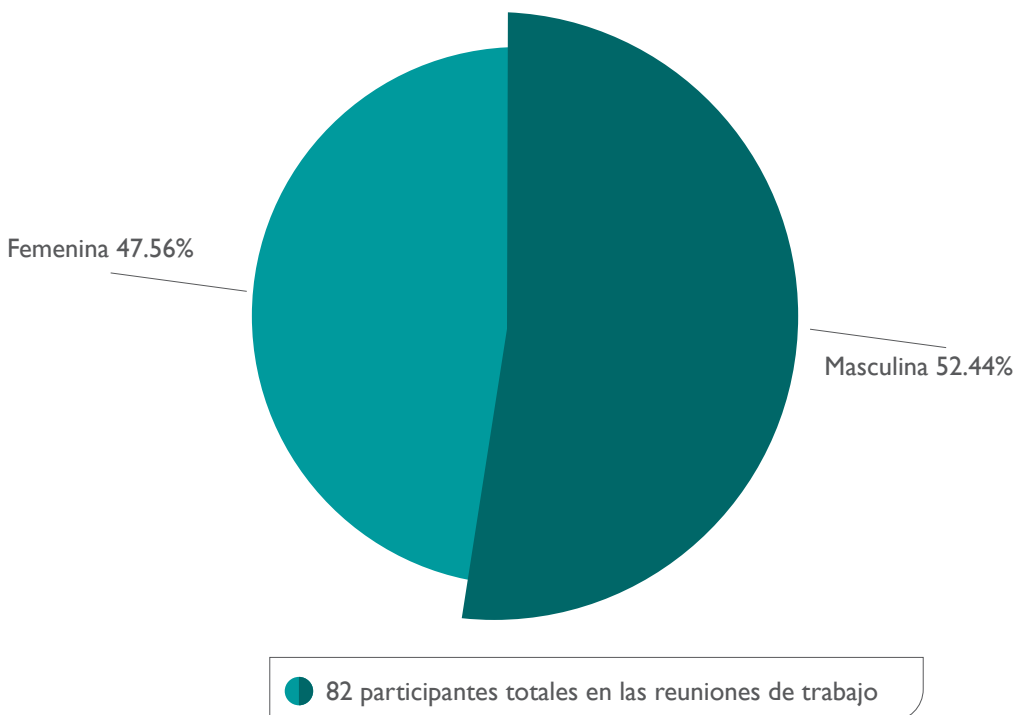


**Diagrama I:** Los Cuatro pilares de la Facilitación Comercial  
(Fuente: Consejo Nacional de Comercio, Suecia)

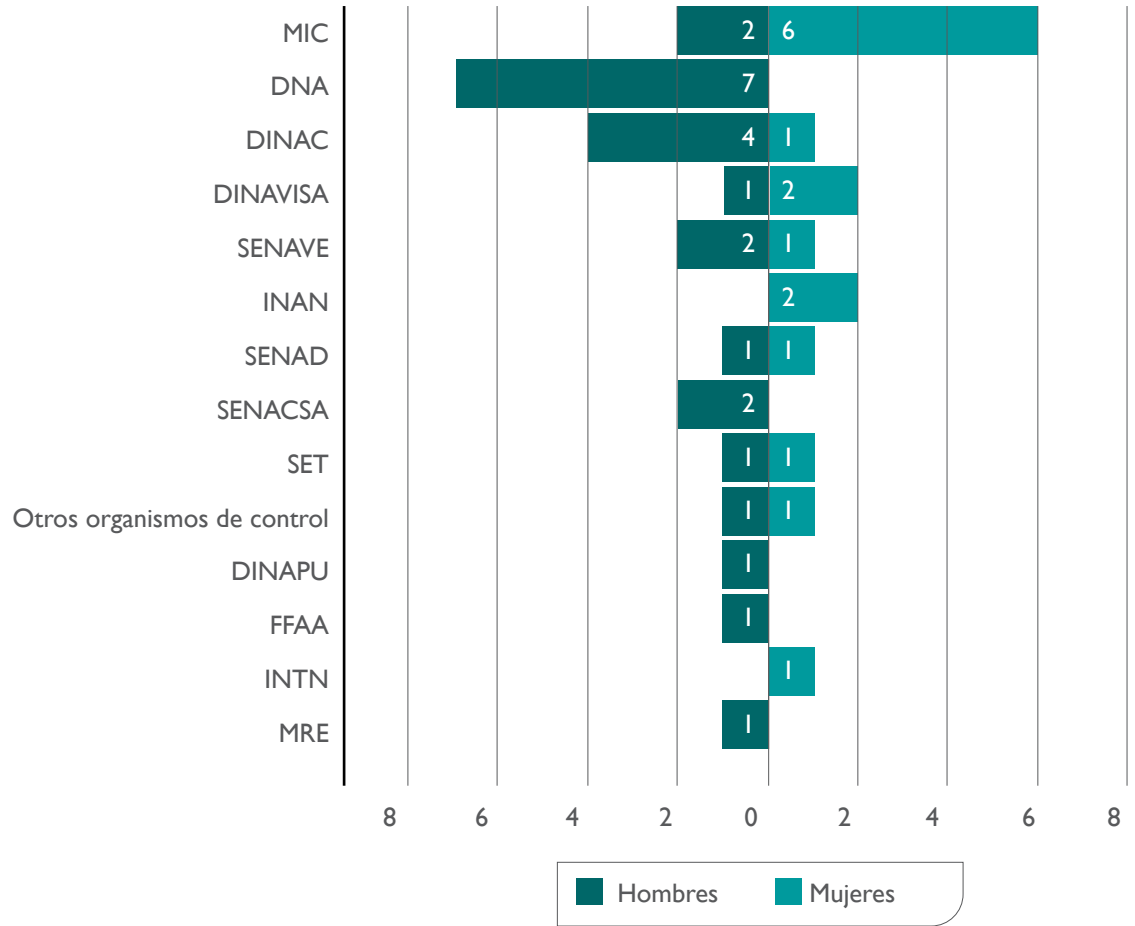


Por otro lado, en muchas ocasiones las actividades que se promueven y conducen bajo el título general de facilitación del comercio se enfocan en las administraciones aduaneras. Si bien las Aduanas son un actor clave en la facilitación del comercio, no basta con enfocarse únicamente en estos organismos y sus procesos. La facilitación del comercio tiene que abarcar el entorno comercial de forma integral, entre los actores del sector público y del sector privado, que actúan de forma directa en los procesos intervinientes en una operación de importación y exportación. Se debe adoptar una perspectiva de la cadena de suministro internacional para garantizar que las mejores prácticas sean aplicadas en el proceso. Para ello, el trabajo realizado por Procomex engloba de forma directa y simultánea a todos los actores involucrados, para que de manera conjunta sea posible construir un comercio exterior paraguayo transparente, célere y eficiente para toda la cadena logística.

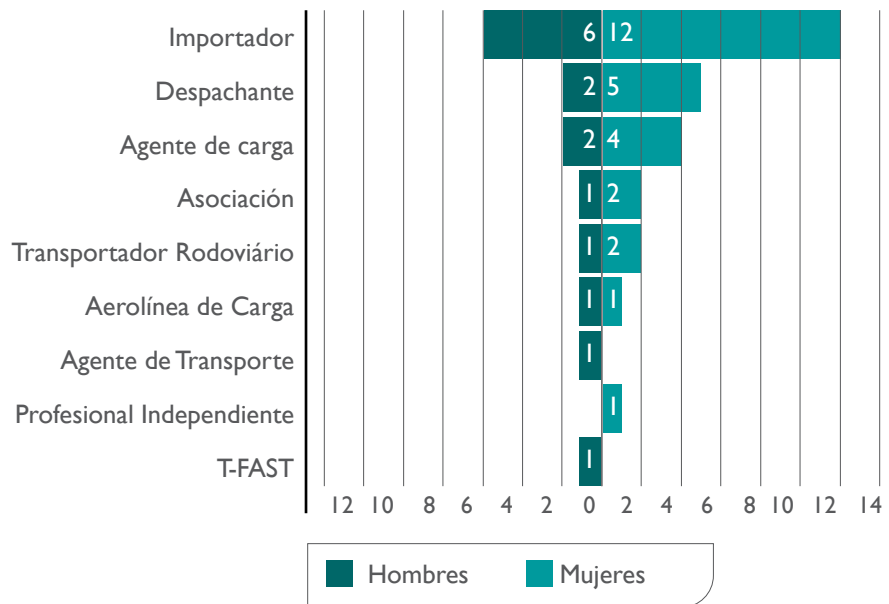
Para realizar el trabajo de mapeo, se invitó a participar en las reuniones a representantes de los sectores privado y público involucrados en el proceso de importación. En el caso del sector privado se contó con la participación de Empresas Importadoras, Aerolíneas, Empresas de Courier, Agentes de Carga, Despachantes Aduaneros y Gremios Involucrados en los procesos de importación. En el caso del sector público se contó con la participación de representantes de la Dirección Nacional de Aduanas (DNA), Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC), Dirección Nacional de Propiedad Intelectual (DINAPI), Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria (DINAVIS), Fuerzas Armadas (FFAA), Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición (INAN), Instituto Nacional de Tecnología, Normalización y Metrología (INTN), Ministerio de Industria y Comercio (MIC), Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), Servicio Nacional de Calidad y Sanidad Vegetal y de Semillas (SENAVE), Servicio Nacional de Calidad y Salud Animal (SENACSA), Secretaría Antidroga (SENAD) y Ventanilla Única del Exportador (VUE). En total se contó con la participación de 82 profesionales en los talleres. A continuación, se detalla de manera pormenorizada cada uno de los actores que han participado en las reuniones de trabajo, aplicando también una perspectiva de género:



**Gráfico I:** Número total de participación en las reuniones de trabajo, por género  
**Fuente:** Instituto Alianza Procomex.



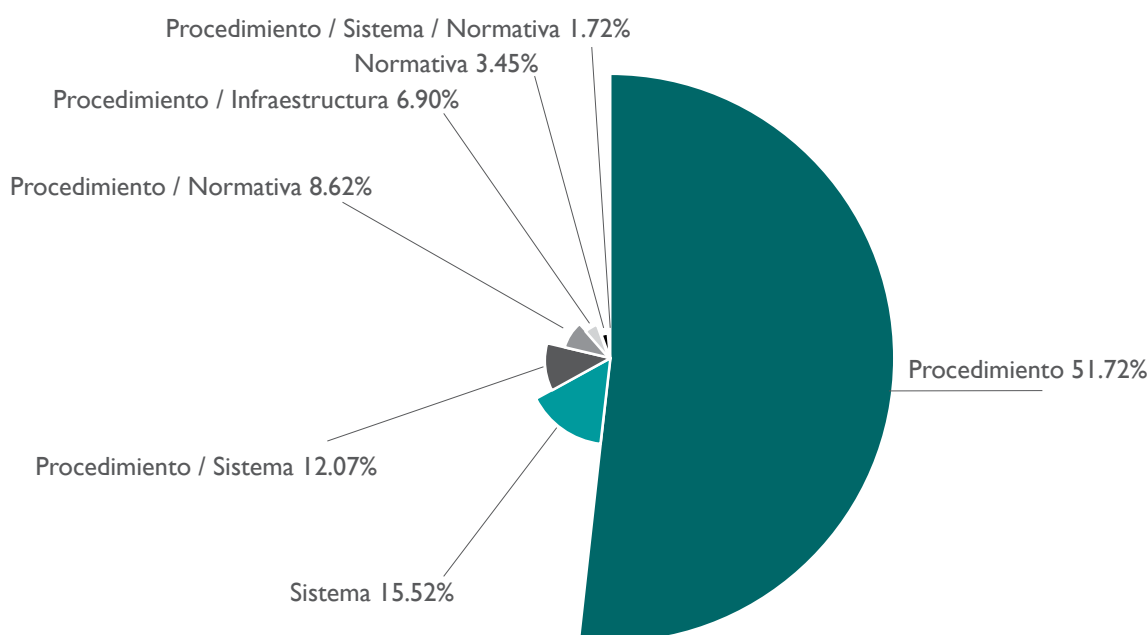
**Gráfico 2:** Participación del sector público en las reuniones de trabajo, por género  
**Fuente:** Instituto Alianza Procomex.



**Gráfico 3:** Participación del sector privado en las reuniones de trabajo, por género  
**Fuente:** Instituto Alianza Procomex.

En el mapeo AS IS se detallaron 110 actividades y se identificaron 58 oportunidades de mejora. Con base en este mapeo, fue posible identificar la necesidad de transformación a través del rediseño del proceso, el cual debe estar enfocado en la integración de las diferentes etapas de trabajo y modernización de los procesos, así como el desarrollo de procedimientos, la implementación de herramientas tecnológicas y nuevos sistemas, con el fin de auxiliar en la

agilidad de las actividades por parte del sector público y el sector privado para atender de forma eficiente el flujo de comercio exterior y mantener el control de los procesos. Del total de oportunidades de mejora, 51,7 % están vinculadas a procedimientos, 15,5 % a sistemas, 12,1 % a procedimientos y sistemas, el 8,6 % a procedimientos/normativas, el 6,9 % procedimientos/infraestructura, 3,5 % normativas y el 1,7 % a procedimientos/normativas/sistemas, como se observa en el siguiente gráfico:



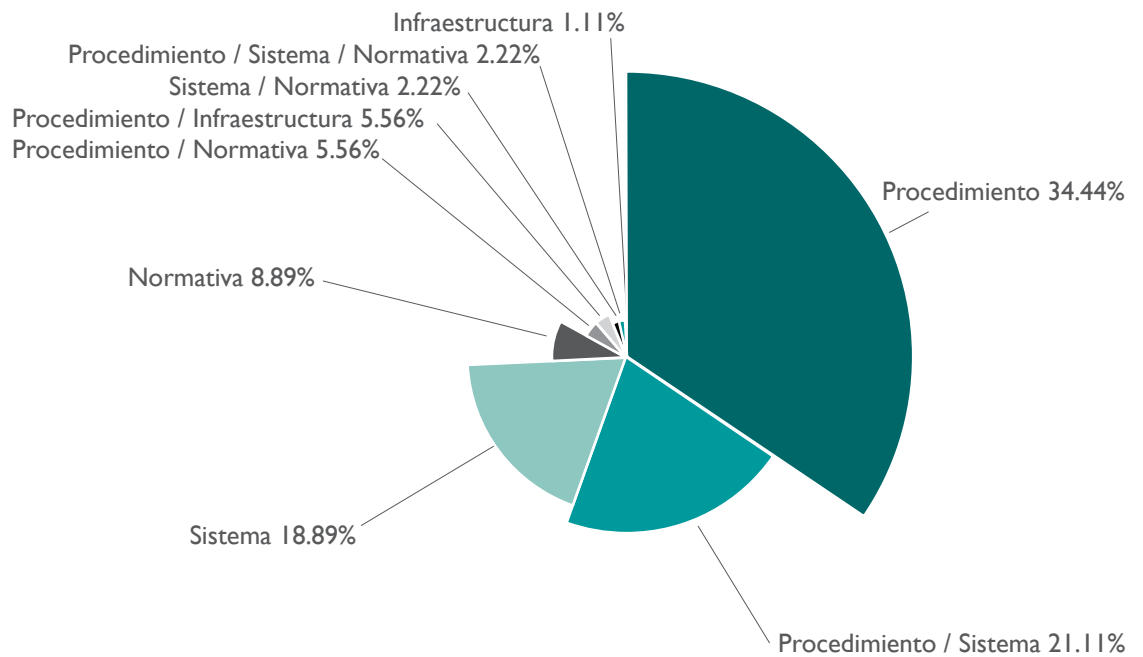
**Gráfico 4:** Clasificación de las oportunidades de mejora / desafíos

**Fuente:** Instituto Alianza Procomex.

Entre los principales temas a los cuales están vinculados los desafíos identificados se encuentran los siguientes aspectos:

- La falta de coordinación entre los actores del sector público involucrados en el proceso, principalmente al momento de realizar las inspecciones.
- Limitaciones y falta de estandarización en los criterios del proceso de cobro de tasas por parte de los órganos de control.
- Necesidad de adaptación del marco normativo paraguayo a la nueva realidad de la importación a nivel nacional e internacional. Fue mencionada en varias oportunidades la necesidad de que el proyecto del nuevo Código Aduanero lleve en consideración los desafíos reflejados en este trabajo de diagnóstico.
- La falta de infraestructura apropiada para atender las necesidades del sector productivo paraguayo en el modal aéreo limita la competitividad del país, y pone en riesgo la posibilidad de aumento de las operaciones de importación y exportación.
- A nivel de sistemas se observa una carencia de sistemas y procesos digitalizados. Como fue descrito en el proceso de importación aérea, a lo largo del flujo se identificaron diversas etapas en las que se debe proceder de forma manual y presencial, utilizando documentación en papel. En aquellos casos en los que es posible utilizar en un sistema electrónico este no es integrado: por ejemplo, se utilizan diversos sistemas para realizar el despacho de importación, lo que refleja la falta de una verdadera Ventanilla Única.
- Ausencia de procesos homogéneos/estandarizados internos para el control por parte de los órganos involucrados en las verificaciones para los procesos de importación, generando imprevisibilidad por parte del sector privado.

Con base en la identificación de las oportunidades de mejora advertidas en el mapa AS IS, se elaboró el Mapa TO BE, que refleja el rediseño del proceso atendiendo a cada uno de los desafíos/cuellos de botella identificados en el mapa AS IS. En el Mapa TO BE se identificaron 94 actividades, reflejando una reducción de 14,5 % en comparación con la situación actual, lo que implicó un rediseño de las 94 actividades necesarias para realizar una importación aérea en Paraguay con la implementación de sistemas integrados, modernización de procesos y actualización de normas. En total se elaboraron conjuntamente 90 propuestas de solución. Todas las propuestas presentadas en este diagnóstico buscan controles integrados y eficientes, simplificación, transparencia, agilidad, digitalización y modernización de los procesos. Todo esto es posible a través de una verdadera y efectiva colaboración público-privada, para garantizar la mejora continua de los procesos. A continuación, se encuentra la clasificación de las propuestas de solución:



**Gráfico 5:** Clasificación de las propuestas de solución

**Fuente:** Instituto Alianza Procomex.

Entre las principales propuestas de solución identificadas durante los talleres se encuentran:

- El desarrollo de una Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) siendo un único canal para realizar las operaciones de importación y exportación. Todos los documentos / datos que deben acompañar a la carga serán emitidos directamente en este sistema generando las informaciones necesarias para el proceso como un todo, permitiendo que los actores involucrados validen los datos de forma automatizada. Tendrá las características de una carpeta documental electrónica a la cual se podrá acceder; esta carpeta podrá ser alimentada con la institución que lo requiera.
  - La relevancia de la Ventanilla Única de Comercio exterior se encuentra definida por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), que la define en la *Recomendación No. 33* y habla de “Entorno de Ventanilla Única”, concepto que presume el uso de TIC, definiéndolo oficialmente como:

*“Una herramienta inteligente relacionada con las fronteras que permite a los operadores que participan en el comercio y el transporte presentar información y documentos estandarizados, fundamentalmente en formato electrónico, a través de un punto de entrada único para cumplir todos los requisitos oficiales relativos a la importación, exportación y el tránsito de mercancías” (OMA, 2017). La OMA hace referencia a “Entorno”, debido a que la implementación de una Ventanilla Única Electrónica normalmente implica la integración de sistemas interdependientes, unidos por interfaces definidas de común acuerdo y procesos de negocio adoptados colectivamente. Asimismo, la OMA añade el término “inteligente”, puesto que la Ventanilla Única no es simplemente una herramienta para intercambiar datos o una puerta de entrada a sistemas pertenecientes a agencias regulatorias transfronterizas o un punto de acceso a información centralizada mediante un portal web. La Ventanilla Única también es una herramienta para la prestación de servicios compartidos a los usuarios.*

- A nivel de procedimientos se propone la digitalización, homogenización y modernización de procesos para la implementación de la política cero papel en todos los organismos de control involucrados en el proceso de importación, que es una política liderada por la Secretaría Nacional de Tecnologías de la Información y Comunicación (SENATICs), que apunta a la reducción en el uso del papel en la generación, tramitación y seguimiento de expedientes, además de constituirse como una iniciativa en favor del medio ambiente.
- A nivel de infraestructura/procedimientos se propone la reorganización de la operación logística dentro del aeropuerto para garantizar el control y seguridad del proceso, para esto será necesaria la transformación del *layout* del mismo por medio de la colaboración público-privada.
- A nivel normativo se propone que el proyecto de reforma del Código Aduanero lleve en consideración las propuestas de cambio sugeridas por el sector privado y consensuadas por el sector público durante los talleres de mapeo.

Para que las propuestas puedan ser implementadas de forma exitosa, se le dará fuerza y relevancia a la mesa de trabajo público-privada, para diseñar de forma conjunta las soluciones de mejora a corto, medio y largo plazo.

El grupo de trabajo multidisciplinario que lleva por nombre “GM COMEX” fue creado en 2019, a raíz del trabajo de mapeo realizado por Procomex en Paraguay, y tiene como objetivo la implementación de las Mejoras del Comercio Exterior en Paraguay, buscando simplificar trámites, reducir los costos y plazos de procesos, entre otras problemáticas que aquejan a los procesos de exportación e importación.

La implementación de las propuestas elaboradas permitirá alcanzar un nuevo nivel para la importación en Paraguay. Para esto será necesario modificar y aplicar nuevos sistemas y procedimientos, lo que brindará mayor control y estandarización a los procesos, con el fin de eliminar el retrabajo y agregar valor al proceso de forma holística. Es fundamental enfatizar la importancia de la necesidad de recursos (humanos y sistémicos) así como de voluntad político/institucional para aplicar estas soluciones, ya que muchas propuestas no dependen únicamente de los recursos actuales, requiriendo de colaboración entre los actores público/privados y proporcionar nuevas herramientas para adaptarse a las necesidades mundiales para alcanzar un mayor intercambio comercial.

# ESTRUCTURA DEL INFORME DE DIAGNÓSTICO PARA EL PROCESO DE IMPORTACIÓN AÉREA

Los datos reflejados en este estudio tienen contribuciones de los *stakeholders* involucrados en las reuniones de mapeo; el texto estará estructurado de forma que se permita identificar fácilmente cada uno de los desafíos en los mapas elaborados de forma conjunta. A continuación, sigue la estructura para cada uno de los desafíos y su respectiva propuesta de solución:

## Título que resume el desafío identificado

**Proceso:** Mapear el proceso donde se identificó el problema;

**Actividad:** Mapa de actividad donde se identificó el problema;

**Área:** Fila del mapa que identifica el actor encargado de ejecutar la actividad en la que se identificó el problema;

**Problema:** Descripción del problema;

**Clasificación:** Clasificación de la causa raíz del problema (sistemas, procedimientos o vinculado a normas);

**Propuesta de Solución:** Descripción de la solución propuesta al problema en pregunta.

Esta forma de estructurar el informe permite agrupar toda la información vinculada a un problema y su solución, facilitando su lectura. Es importante mencionar que algunas propuestas de solución desarrolladas por los participantes traen beneficios al proceso como un todo, de modo que se resuelven varios problemas identificados en el flujo.

Finalmente, se presentará una tabla incluyendo tres principales características de la solución descrita. La primera columna presenta el responsable de su implementación, la solución puede ser responsabilidad del sector público, privado o de ambos. La segunda columna representa el plazo para la implementación completa de la solución, que puede ser a corto, mediano o largo plazo. La tercera columna representa la necesidad de recursos que demanda la solución para su ejecución, puede ser una solución desarrollada por el sector público, depender de recursos del sector privado o ambos.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos

- 
- ○
- ○ ○
- ○ ○ ○
- ○ ○ ○ ○
- ○ ○ ○ ○ ○
- ○ ○ ○ ○ ○ ○
- ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○





# DIAGNÓSTICO DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN AÉREA DE PARAGUAY



## 1. FALTA DE INFRAESTRUCTURA Y RECURSOS HUMANOS SUFICIENTES PARA EL PROCESO DE CARGA Y DESCARGA DEL AVIÓN

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Validación conjunta (Aduana/DINAC/Aerolínea) de la carga con el manifiesto anticipado

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente el personal de Aduana y principalmente de DINAC solo pueden realizar la descarga de un avión a la vez, no cuentan con la capacidad de equipamientos y funcionarios para realizarlo de manera simultánea, en caso de la llegada de un segundo avión este tiene que esperar para poder realizar la recepción y descarga, causando demoras y costos adicionales al proceso.

El hecho de que el aeropuerto no cuente con la capacidad suficiente para atender aviones simultáneamente tiene un impacto directo en el potencial de crecimiento de Paraguay como país exportador e Importador, restando ventaja competitiva frente a sus competidores internacionales. Fue relatada a lo largo de las reuniones de trabajo la realidad que viven numerosos aviones de pasajeros que no aprovechan el espacio en bodega para importar y exportar todo lo que sería posible en capacidad volumétrica de carga, por falta de estructura adecuada y recursos suficientes para atender al avión en tiempo y forma. Cabe hacer énfasis en el hecho de que los tiempos de operación de un avión son cortos y muy ajustados debido a la realidad operacional de este tipo de transporte.

Un ejemplo del impacto provocado por esta situación es el siguiente: en una operación carguera el personal mínimo requerido son 5 funcionarios. Sin embargo, en el momento de la operación sólo aparecen tres funcionarios, dos operadores de montacargas y un operador de elevador. Los funcionarios que deben realizar la estiba y desestiba de cargas del avión no comparecen, porque están atendiendo otras necesidades del aeropuerto. Para poder cumplir con el proceso el Coordinador deja de realizar su función para empujar los pallets, poniendo en riesgo la seguridad de la operación, ya que no está cumpliendo la responsabilidad que le fue asignada. El principal riesgo generado con este desafío es a nivel de seguridad de las operaciones aeroportuarias.

**Clasificación:** Procedimiento/Infraestructura

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de infraestructura logística y operacional. En primer lugar, se propone el aumento de los recursos de los equipamientos necesarios para atender varios aviones. Además, será necesario la contratación de personal cualificado que permita atender varias aeronaves al mismo tiempo. Esto traerá un aumento de la eficiencia del proceso e incrementará el potencial importador y exportador de Paraguay, permitiendo que nuevas Aerolíneas inicien operaciones en el país.

Durante la reunión TO BE Conjunto la DINAC informó que serán contratados 70 funcionarios por parte de este organismo, a lo largo de los próximos meses, para atender las necesidades del comercio exterior aéreo en Paraguay.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 2. FALTA DE ESTABILIDAD DE SOFIA EN EL PROCESO DE REGISTRO DE LA IMPORTACIÓN (OFICIALIZACIÓN DEL DESPACHO)

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Oficializa el despacho

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** Fue constatado por parte del sector privado que existen casos en que el sistema SOFIA no se encuentra operativo. La inestabilidad del sistema en el momento de realizar la oficialización del despacho (así como en otras posibles etapas del proceso) genera que los Importadores/Despachantes se vean imposibilitados de dar continuidad con el proceso por estos fallos, lo que puede acarrear costos extras en la operación. Si el sistema se cae, se pierde toda la información cargada, así como el tiempo invertido por parte de los profesionales del sector privado. Por ejemplo, en el caso de que se presente esta inestabilidad al momento de solicitar la oficialización del despacho, la demora en procesar dicha solicitud y la asignación del canal de verificación impide que se le de continuidad del proceso. Si no se finaliza el trámite, la carga debe permanecer parada en los depósitos de DINAC, aguardando ser liberada por parte de Aduanas. Esta situación genera aumento en tiempo y costos en el proceso de importación aérea.

La inestabilidad del sistema exige la necesidad de verificaciones continuas de la disponibilidad del mismo, para de esta forma poder continuar el proceso electrónico. Además, el sistema no tiene capacidad para entrada masiva de usuarios al mismo tiempo, provocando caídas continuas. Adicionalmente, en caso de inestabilidad del sistema, los datos introducidos no quedan salvados en el proceso.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio a nivel de sistema. En primer lugar, para llegar a una solución es necesario realizar una investigación profunda y específica, con el objetivo de identificar las causas que generan la inestabilidad de los sistemas y, a su vez, será necesaria la creación de un plan de contingencia, para evitar parar con las operaciones, llevando en consideración que la Aduana tiene aproximadamente 1.200 operaciones por día.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Actualmente la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA) está contribuyendo con el Gobierno de Paraguay para el desarrollo de la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Se propone que las soluciones identificadas en el trabajo de mapeo sean llevadas a una mesa de trabajo con KOICA para garantizar la efectiva implementación de una VUCE con las debidas funcionalidades, tales como la trazabilidad de la carga y la visualización personalizada para cada actor a través de roles específicos. Se busca una plataforma que realmente atienda al sector

privado y público, evitando inestabilidades sistémicas y alcanzando una verdadera integración entre los organismos de control, generando procesos ágiles, eficientes y transparentes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



### 3. ALTERACIÓN DEL CANAL DE FISCALIZACIÓN SIN JUSTIFICACIÓN EN EL SISTEMA SOFIA

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Oficializa el despacho

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** Una vez que el Despachante da entrada al proceso de despacho de la carga importada, la Aduana oficializa el despacho. Cuando la mercancía llega a Aduanas para pasar el despacho, las autoridades aduaneras revisan la documentación proporcionada, en ese momento pueden ocurrir tres situaciones:

- **Canal verde:** Las mercaderías serán liberadas inmediatamente sin la realización del análisis documental, la verificación física y el control de valor.
- **Canal naranja:** Será realizado solamente el análisis documental y de resultar conforme, las mercaderías serán liberadas. En caso contrario, estará sujeta a verificación física.
- **Canal rojo:** Las declaraciones objeto de selección para este canal solamente serán liberadas después de la realización del análisis documental, la verificación física de las mercaderías y el control del valor en la Aduana.

En los casos en los que el canal es verde, el Despachante inicia el proceso para dar por finalizada la liberación de la carga, esta parte del proceso -pese a ser realizada por sistema SOFIA- aún exige la presencia física del Despachante y la entrega de documentación en papel. Sin embargo, aún cuando la carga está liberada, se dan casos en los que el Despachante llega al aeropuerto y es informado por un funcionario de Aduana que la carga necesita de una nueva verificación, por ejemplo, justificando que la clasificación arancelaria no está correcta. Los cambios del canal de selectividad ocurren de manera poco transparente y sin registro por sistema. Esto causa inseguridad y demoras en los despachos, puesto que además del desafío que supone el cambio de canal de despacho, al ser un proceso presencial con documentación en papel, los documentos tienen que ser presentados antes de las 16 horas, pues la Aduana y DINAC tienen el horario de funcionamiento hasta las 17 horas, limitando el tiempo del despachante.

Es importante destacar que, en estos casos, antes de presentar el despacho de forma física, la Aduana da el cambio de canal de forma verbal y no vía sistema, aun cuando existe la necesidad de que esto quede registrado en el sistema SOFIA. Esta situación genera retrasos al proceso logístico y aumenta los costos de la importación.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento. En primer lugar, se propone que se garantice el cumplimiento de las exigencias de gestión de riesgo de Aduana, que indica que sólo después de oficializar el despacho aduanero éste puede ser cuestionado y ser cambiado de canal con la debida justificación por sistema; evitando de esta forma demoras e inseguridades para los actores involucrados en el proceso. Adicionalmente, se enfatiza que la Aduana tiene mecanismos para que el sector privado denuncie este tipo de problemas, permitiendo identificar en qué momento del proceso ocurren este tipo de situaciones.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Adicionalmente, se propone que todo el proceso sea exclusivamente electrónico, sin tener etapa presencial y presentación física de la documentación; esto podrá ser realizado a través del sistema SOFIA, a largo plazo será realizado a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, una vez implementada con todos los organismos de control y stakeholders correspondientes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 4. FALLO DEL SISTEMA DE PAGO DE TASAS DE DINAC

**Proceso:** Importación / Exportación Aérea

**Actividad:** Cobro de tasas

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** El sistema de la DINAC donde se realiza el pago de las tasas aeroportuarias sufre de inestabilidad. Actualmente, se utiliza el Sistema de Gestión de Depósitos (SGD) para efectuar el pago de estas tasas y no hay ningún tipo de contingencia cuando ocurren estas fallas en el sistema, impidiendo así el pago de las mismas y, consecuentemente, retrasando el proceso para la retirada de la carga tras ser liberada por la Aduana.

Además de los fallos de estabilidad, la notificación de la caída del sistema no es informada al momento, lo que hace que el Importador tenga que contratar un funcionario para que esté constantemente revisando el sistema y, de esta forma, poder informar al Importador.

Por último, no existe una alternativa cuando se produce inestabilidad en el sistema, no hay opción de pago presencial. En caso de inestabilidad, se debe esperar hasta que el sistema se estabilice para poder concluir el pago de las tasas. Esto tiene un impacto directo en el tiempo que la carga permanece parada en el aeropuerto, aumentando los costos de estancia en el depósito e impactando el costo final del proceso de importación aérea, lo que disminuye la competitividad internacional del sector industrial de Paraguay.

Un ejemplo descriptivo de los impactos directos e indirectos traídos por la inestabilidad del sistema se da cuando llega una carga de importación y, en seguida, el Despachante intenta realizar el pago de las tasas de DINAC vía sistema, pero en ese momento el sistema sufre una inestabilidad, produciéndose un efecto cascada, con impactos en el transporte que fue contratado para realizar la retirada de la carga en el aeropuerto; generando un aumento de operaciones diarias en los depósitos y falta de stock del importador, lo que puede provocar la parada de la producción industrial, entre otros.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se proponen varias soluciones que requieren un cambio a nivel de procedimiento y sistema. A corto plazo, se propone que se permita el pago manual y por transferencia bancaria que posibilite el pago inmediato cuando el sistema de DINAC no lo permita. Además, se sugiere disponibilizar el pago de las tasas en cualquier entidad bancaria de Paraguay (Ver propuesta de solución 44).

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

A largo plazo, se propone el cobro electrónico unificado por cada operación de importación, es decir se establecerá un formato de cobro único, compilando todas las tasas referentes a un determinado proceso de importación, siendo cobradas dentro de un módulo de pago centralizado en la Ventanilla Única de Comercio Exterior, donde estarán integrados todos los Órganos de Control y tendrá alerta automática de confirmación de pago por sistema.

El proceso podrá ser el siguiente: la VUCE cobrará una única vez las tasas correspondientes al proceso de importación y será responsable de redistribuir los recursos a cada órgano de control responsable. Este sistema de pago global integrará a todos los Órganos de Control. Su objetivo principal será permitir el conocimiento de las obligaciones pecuniarias y el pago centralizado de impuestos, tasas públicas y cargos de privados relacionados con los procesos de importación y de exportación, de forma sencilla, automática y organizada. Adicionalmente, permitirá la emisión electrónica del recibo de pago por parte del Órgano de Control intercomunicado con el resto de los organismos implicados en la liberación de la mercadería, con comunicación automática, todo a través de la VUCE.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

## 5. ERRORES EN LA TRANSMISIÓN DE LA INFORMACIÓN POR PARTE DEL CONSIGNATARIO GENERA DEMORAS EN EL PROCESO DE CORRECCIÓN

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Oficializa el despacho/Transmite manifiesto de carga

**Actor:** Aerolínea/Agente de Carga

**Descripción del problema:** La transmisión de la información por parte del consignatario es efectuada previa a la realización del vuelo, en algunos casos esta información es enviada de forma incompleta. Cuando hay una divergencia, entre el Registro Único del Contribuyente (RUC) y los datos del consignatario, se generan problemas a la hora de realizar el despacho. Los inconvenientes en la transmisión de datos por parte de la aerolínea al informar el RUC se pueden generar en algunas situaciones que se ejemplifican a continuación:

- La aerolínea informa solo el nombre de la compañía, que es mandatorio, pero no informa el RUC al que corresponde. Consecuentemente el Agente de Carga en destino tiene que encontrar cuál es el RUC exacto de esa compañía para que coincida con los datos manifestados por la aerolínea y no sea bloqueado.
- La aerolínea informa un RUC en la guía y el Agente de carga en destino identifica que está equivocado. Es necesario solicitar la corrección a la aerolínea en el sistema TEMA, lo que implica importantes demoras (días); consecuentemente, no se puede iniciar el despacho y la carga queda parada en los depósitos del aeropuerto, generando importantes costos y demoras.
- Diferencia de peso informado en el manifiesto de carga de la aerolínea y lo que la báscula de DINAC informa a su llegada a destino. Existe una diferencia de más o menos

4 % permitida. Cuando sea necesario solicitar corrección de peso a la aerolínea, los plazos para corrección (DKG - Diferencia de kg) con la Aduana son demorados.

En caso de que el proceso sea acompañado por un Agente de Carga, la probabilidad de que estos errores sucedan es baja, ya que este verifica si el RUC y las informaciones complementarias están correctos, evitando errores y atrasos. En casos en los cuales la mercancía viene directo a través de una operación entre la aerolínea y el importador, existe un riesgo mayor de fallos a la hora de informar el RUC o el nombre del consignatario, ocasionando la retención de la carga e impidiendo la oficialización del despacho. Cuando ocurren errores al momento de la transmisión de la información, es necesaria la corrección de la guía aérea, lo cual requiere la apertura de un expediente para realizar la modificación, esto es un proceso demorado con un costo de 10 jornales, en el caso caso de que sea necesario abrir un expediente. Estos aumentos impactan directamente en el valor final del producto, y también tiene un alto impacto económico para los importadores, haciendo menos competitivo el proceso.

**Clasificación:** Procedimiento



## 6. DEMORAS EN EL PROCESO DE CORRECCIÓN A TRAVÉS DEL EXPEDIENTE ADMINISTRATIVO CON LA ADUANA POR PARTE DE LAS AEROLÍNEAS

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Verifica el error (guía aérea)

**Actor:** Aerolínea

**Descripción del problema:** Para realizar cualquier tipo de corrección es necesario justificar y presentar un expediente físico de corrección con la Aduana, este proceso es extremadamente demorado ya que requiere que se lleve presencialmente el expediente a la Mesa de Entrada. Este expediente debe ser sellado/firmado por el subadministrador de la Aduana, quien inspecciona la solicitud y regresa el expediente a la secretaría; posteriormente sigue al Departamento de Registro, después se va para Resguardo, donde es generado el informe de la carga, que incluye el peso, entre otras informaciones. Es importante resaltar que para que el proceso sea más célere el responsable de la aerolínea es quien redacta el informe. Posteriormente el expediente regresa a Registro, el siguiente paso es la evaluación por parte de Contraloría para análisis de multa, el Código Aduanero dice que la misma debe estar entre 5 y 10 jornales, pero constantemente son cobrados 10 jornales. Finalmente, el expediente regresa a la secretaría. Es fundamental resaltar que este proceso no se realiza en el mismo día, llegando a demorar más de 1 día, el plazo puede extenderse hasta 2 a 3 días, lo que significa que la carga se queda parada en el depósito de la DINAC.

**Clasificación:** Procedimiento/Sistema



## 7. IMPOSIBILIDAD DE COMPLETAR LA TRANSMISIÓN DEL MANIFIESTO AÉREO EN EL SISTEMA SOFIA DE FORMA ELECTRÓNICA EN EL CASO DE FALLAS

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Transmite el manifiesto de la carga

**Actor:** Aerolínea

**Descripción del problema:** La Aduana no permite el ingreso manual del manifiesto aéreo al sistema SOFIA. En caso de falla técnica, no es posible completar la transmisión electrónicamente, lo que imposibilita identificar el problema, generando que la carga se quede parada en el depósito de la DINAC de 3 a 5 días, generando demoras y costos adicionales. Por ejemplo, en



una importación con 10 guías aéreas que deben ser transmitidas a la Aduana, 1 guía presenta un problema y no es posible identificar el problema en el mismo día, esto afecta al restante de la carga ya que es necesario esperar de 3 a 5 días. Otro ejemplo, es el caso de cuando fueron transmitidas 10 guías aéreas; sin embargo, llegan 11 guías: esto es debido a una falla operacional, donde se agregó un bulto; en este caso es necesario incluir manualmente dentro del manifiesto la guía sobrante. El sistema TEMA genera un número específico y un número de manifiesto, que se asigna automáticamente a la carga que llega.

Las Aerolíneas constantemente presentan problemas con relación de cargas sobrantes o faltantes, por errores operacionales; este problema ocurre por fallo de sistema. En el caso del sistema TEMA, para aerolínea y en el caso de los Couriers el sistema TERE 2, si se identifica alguna diferencia de peso, cantidad o volumen informado en el manifiesto de carga de la aerolínea y lo que la báscula de DINAC o inspección de Aduana informa a su llegada a destino, la discrepancia permitida es de mayor o menor a 4 %. En caso de que haya una disparidad mínima de gramos, también es necesario solicitar corrección de peso a la aerolínea, los plazos para corrección (DKG - Diferencia de kg) con la Aduana, lo que resulta en demoras en el proceso.

**Clasificación:** Sistema/Procedimiento

**Propuesta de Solución 5, 6 y 7:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio a nivel de procedimiento y sistema. Se propone que a medio plazo sea permitido realizar el proceso vía rectificación del manifiesto de forma electrónica en sistema TEMA/TERE 2, para todo tipo de cargas: general o courier, dando un plazo de siete días hábiles (máximo); esta solución busca darle agilidad al proceso evitando demoras y costos adicionales.

Adicionalmente se propone aplicar gestión de riesgo para garantizar que el proceso de corrección se mantenga como una excepción y no como una costumbre, evitando así la falta de control del proceso. La Aduana está incorporando esta implementación en el nuevo sistema desarrollado con la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA), para la gestión de riesgos, además del desarrollo de capacidades para la mejora del sistema de Tecnologías de la Información y Comunicación. De esta forma el actor responsable podrá pedir la corrección vía sistema.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo, se espera que el proceso de corrección del manifiesto de carga será realizado integralmente dentro de la Ventanilla Única de Comercio Exterior; con alerta automática a todos los actores involucrados en el proceso, así como para todo tipo de cargas: general o Courier, pudiendo realizarse inmediatamente después del arribo de la carga. Esta propuesta eliminará el proceso que se realiza presencialmente en la Aduana para presentar un expediente físico.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Adicionalmente se propone que en el caso de carga sobrante que llega por error operacional, por ejemplo: carga que debía ir a Uruguay y por error llega a Paraguay, se pueda realizar un proceso de devolución simplificado para el destino correcto, como ya es práctica internacional, sin necesidad de realizar un nuevo proceso de exportación.





## 8. DEMORAS Y FALLOS EN LA ATENCIÓN DE LA MESA DE AYUDA DEL SISTEMA SOFIA

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Transmite guía aérea a la Aduana

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** Falta de atención efectiva del soporte de la mesa de ayuda 24 horas y 7 días de la semana por parte de la Aduana en el sistema SOFIA para verificar fallos técnicos del sistema. Esta ausencia de soporte de mesa de ayuda de SOFIA genera demoras y costos adicionales en las importaciones, ya que no se atienden las demandas de forma rápida y eficiente.

Por ejemplo: En el caso de un vuelo (pasajero o carguero), que llega en el periodo de la madrugada, con mercancía importada para el cual no fueron transmitidas las guías hijas de la guía madre aérea, debido a una falla en el sistema, que no permitió transmitir las guías hijas de 5 manifiestos aéreos directamente al Importador, supuso la imposibilidad de liberar la carga e iniciar el proceso de despacho durante días. Adicionalmente, se indicó que -en este caso específico- no hubo posibilidad de contactar con el servicio de tecnología de la Aduana, provocando que el proceso quedase parado por 6 días, generando costos adicionales en la importación.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio a nivel de procedimiento y sistema. Se propone que la Aduana tenga a disposición un equipo de soporte técnico para atender fallos técnicos en el sistema 24 horas/7 días de la semana, de esta forma será posible responder a situaciones en las cuales el proceso se quede parado por algún error o fallo sistémico que impida dar continuidad a la importación. Para que esto sea posible, la Aduana deberá realizar un dimensionamiento de los costos de implementación de esta atención continua por parte de los profesionales de la mesa de ayuda, para organizar los recursos humanos de la mejor forma posible, atendiendo las necesidades del sector privado y considerando las limitaciones del sector público.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 9. RETORNO DE LA CARGA COURIER ES DEMORADO Y NO TIENE UN PROCEDIMIENTO DEFINIDO

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General Courier

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** Actualmente la Aduana no contempla un proceso simplificado para reembarcar la *Air Waybill* (AWB) (Conocimiento de Embarque Aéreo o Carta de Porte Aéreo) que, por un error operativo, definido como carga *missort* (clasificación incorrecta), llega a Paraguay a través de un paquete de Courier. Cuando esta situación ocurre se debe seguir el proceso de una carga normal vía Expediente de Reembarque que no tiene un proceso definido

y dependiendo de la providencia de los departamentos intervinientes genera una demora en promedio de 2 semanas hasta 3 meses quedando la misma en abandono. Existe un plazo máximo y en teoría todos los reembarques de Courier deberían ser realizados por expediente, lo que requiere un proceso demorado y burocrático. Esto se encuentra definido en el Código Aduanero en el artículo 93, como se muestra a continuación:

#### **CAPITULO 4 REEMBARQUE**

##### **Artículo 93.- Reembarque. Concepto.**

1. El reembarque es el tratamiento que permite la salida sin sujeción a las restricciones o prohibiciones económicas de las mercaderías extranjeras ingresadas al territorio aduanero que se encuentre:

- a) en condición de permanencia a bordo del medio de transporte.
- b) en condición de depósito temporal de importación.
- c) sometida al régimen de depósito aduanero.
- d) siempre que no se encuentre vencido el plazo para el abandono.

Adicionalmente la DINAC no tiene un procedimiento para este tipo de caso por la falta de regulación por parte de la Aduana, ya que la misma no prevé un proceso operativo y de sistema para los reembarques de AWB que llegan por error al país.

Es importante enfatizar que por el hecho de la carga estar bajo la modalidad Courier ya envuelve una urgencia necesaria por el contratante del servicio, por este motivo la falta de procesos definidos y simplificados que cumplan el régimen Courier genera un impacto en las operaciones.

En la propuesta del nuevo Código Aduanero no se contempla solución para esta situación de reembarque de carga *missort*, como se puede observar en el texto que define los destinos aduaneros y reembarque:

(Actual numeral 2 del artículo 89)

#### **Sección 5 - Destinos aduaneros**

##### **Artículo 60.- Destinos aduaneros. Tipos.**

1. Las mercaderías ingresadas al territorio aduanero recibirán uno de los siguientes destinos aduaneros:

- a) inclusión en un régimen aduanero de importación, definitivo, suspensivo o especial;
- b) reembarque;
- c) abandono; o
- d) destrucción.

2. La Dirección Nacional de Aduanas establecerá los requisitos y formalidades para los destinos aduaneros, observadas las reglas generales establecidas en este Código.

(Artículo nuevo, para mejor organización, estructuración, y adaptación a la clasificación del artículo 35 del Código Aduanero del MERCOSUR - sobre reembarque, incluye la disposición del numeral 3 del artículo 86)

**Artículo 61.- Reembarque.**

1. El reembarque es el destino que permite la salida sin sujeción a las restricciones o prohibiciones de carácter económico y no económico de las mercaderías extranjeras ingresadas al territorio aduanero que se encuentren:

- a) en condición de permanencia a bordo del medio de transporte;
- b) en condición de depósito temporal de importación; o
- c) sometidas al régimen de depósito aduanero.

2. No será autorizado el reembarque de mercadería con plazo de almacenamiento vencido.

(Actual artículo 93)

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, sistema y norma. En primer lugar, se propone que la Aduana permita que los Courier puedan cancelar las guías para embarque hasta USD 1.000 (mil dólares), evitando de esta forma un proceso demorado en el caso de carga *missort*/reembarque. Adicionalmente, se propone que el TEES generado se vincule al TERE para cancelarlo, teniendo el sistema la opción de vincular las declaraciones de manifiesto y generar el despacho de reembarque. Permitiendo la tramitación del proceso de forma simplificada, este cambio del proceso deberá estar reflejado en el nuevo Código Aduanero y detallarse en las Normas Reglamentarias.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Por otro lado, la DINAC debe definir con exactitud lo que se considera como Tránsito y cuáles son las exigencias a ser implementadas a este tipo de carga, para garantizar que no sea necesario pagar tasas de reexportación por despacho de reembarque. Deberá determinar un costo por *Tasas de Importación* y solo permitirá que el paquete vaya del depósito de importación al depósito de exportación, donde la carga será consolidada y embarcada cumpliendo con el cobro normal de las *Tasas de Exportación* por la carga consolidada. En resumen, será necesaria una revisión y ajuste del trámite de reembarque por situaciones de llegada de mercancía a destino errado para que esté acorde a las prácticas internacionales, sin costo agregado al proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

A largo plazo se espera que todo este proceso pueda realizarse a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), permitiendo dar agilidad y transparencia a las cargas Courier en Paraguay.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

## 10. UTILIZACIÓN DE DOCUMENTOS FÍSICOS PARA LA ENTREGA DE LA CARGA

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Libera la carga

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** El proceso de importación requiere la utilización de documentos en papel para la entrega de la carga, la justificación es que de esta manera el proceso será más seguro; sin embargo, la entrega física de los documentos no garantiza que los mismos sean originales, corriendo el riesgo de que sean manipulados (por ejemplo, adulteración de los sellos) y que ocurra la liberación de la carga incorrectamente. Según el Código Aduanero, el piloto debe entregar el manifiesto de carga junto con las copias de las guías aéreas al personal de Resguardo que se encuentran ubicados al pie de la escalera del avión. Los manifiestos y guías (madres e hijas) son rellenas de manera electrónica, con la exigencia de la Aduana el piloto tiene que imprimir estas para poder presentarlas de manera física al personal de Resguardo. Otro caso que ejemplifica esta situación es lo que ocurre con las aerolíneas y los agentes de carga, ya que estos actores pueden perder miles de dólares al tener liberada la carga por parte de la Aduana y retirada por el despachante/importador sin haber realizado el pago de los costos del transporte aéreo.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, sistema y norma. A corto plazo, hasta que se realice la modificación del actual Código Aduanero, se propone que la Aduana emita una resolución que determine el ajuste del proceso administrativo para permitir la incorporación de las nuevas tecnologías, con el fin de garantizar la máxima seguridad del proceso, suprimiendo la exigencia de entrega de documentos en papel (ley de papel cero) y posibilitando la creación de todas las informaciones del proceso de forma electrónica en SOFÍA. Con la creación electrónica del proceso de importación y exportación, será más transparente y fácil realizar la rastreabilidad, permitiendo identificar la “huella digital” del usuario que intervenga a lo largo del proceso, fortaleciendo la seguridad del proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

A largo plazo se propone que la VUCE permita la recepción del manifiesto de carga de forma electrónica y así validar automáticamente la información contenida en este documento electrónico junto con la ya enviada en el momento de la presentación del despacho por parte del despachante.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Adicionalmente se propone que la Subsecretaría de Estado de Tributación (SET) refuerce el compromiso de papel cero y emita una resolución de forma inmediata exigiendo el uso exclusivo del documento electrónico. La SET realizó el Plan Piloto del Sistema Integrado de Facturación Electrónica Nacional (SIFEN), por medio del cual se pudo emitir la factura electrónica e-Kuatía con validez jurídica del país, contribuyendo a reducir los costos transaccionales y de cumplimiento tributario a las empresas. Se espera que cuando se implemente la factura digital de forma obligatoria, la Ventanilla Única del Importador (VUI) podrá utilizar los datos de esta factura de forma automática, a partir del código de la factura electrónica para registrarlos en el proceso, evitando de esta forma el registro manual de estos, y evitando además los retrabajos y errores humanos.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 11. DEMORAS EN LA LIBERACIÓN DE CARGA COURIER SNT O DE 0 A USD 100 DE VALOR FOB POR PARTE DE LA ADUANA

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Inspección de carga

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** Todas las cargas Courier No Sujeto a Impuestos Aduaneros-Otros (SNT O) o de 0 a USD 100 de valor FOB, antes de realizarse la definición del canal de despacho, deben ser verificadas por la Aduana con la presencia de la DINAC. Esta situación genera un cuello de botella, ya que no hay suficientes funcionarios para atender estas demandas por parte de la Aduana lo que termina generando demoras en el proceso de verificación. El Vista verifica los paquetes con categoría SNT O a su criterio y previamente a la generación del despacho IRE; es decir sin selectividad asignada, lo que hace necesario aguardar la disponibilidad de un Funcionario Vista que genere los despachos IRE, después de haber realizado la inspección.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. En primer lugar, se propone implementar un proceso de gestión de riesgo que garantice el correcto flujo de inspección de la carga, previo a la definición del canal. La verificación se le realizará a la carga una vez que sea definido el canal rojo de manera a que la empresa Courier pueda generar con mayor anticipación sus despachos IRE2 y proceder a liberar las guías con selectividad Verde.

Adicionalmente la gestión de riesgo va a permitir la realización de inspecciones aleatorias por medio de la implementación de metodologías de gestión de riesgo de forma eficiente, definiendo parámetros específicos que permitan agilizar el proceso manteniendo el control necesario, siguiendo de esta forma las mejores prácticas internacionales y agilizando el proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Además, será necesario garantizar la adecuada infraestructura de control a través de los rayos-X, permitiendo de esta forma la inspección fluida y continua, sin interrupciones, posibilitando la inspección no invasiva de la carga y análisis por sistema y parámetros de gestión de riesgo.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

## 12. DEMORAS EN EL PROCESO SIMPLIFICADO PARA UN IMPORTADOR CASUAL CON DINAPI

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Solicita Permiso, Licencia

**Actor:** DINAPI-MIC

**Descripción del problema:** En el caso de Importador casual, la Dirección Nacional de Propiedad Intelectual (DINAPI) no tiene un proceso simplificado específico para persona física, lo que exige que sea necesario realizar el Registro de Importador con las mismas exigencias documentales que a un Importador común. Por ejemplo: En el caso de un celular o computador extraviado en el hotel en algún viaje, el proceso para enviar ese aparato debe pasar por una importación común con todas las exigencias necesarias.

Al ser una Persona Física no tiene toda la documentación exigida para una Persona Jurídica. Entre los documentos exigidos se encuentran:

- Nota dirigida al Director Nacional de Propiedad Intelectual. En dos copias.
- Formulario de Inscripción en el Registro de Importadores de Soportes Magnéticos y Ópticos y Materias Primas Para su Producción (RISMOMPP). Certificada por escribanía con su respectiva hoja de seguridad, en dos copias originales.
- Copia autenticada de la Cédula de Identidad de la persona responsable. Para el caso de personas extranjeras que no cuenten con cédula paraguaya vigente, se deberá presentar el carnet o documento de radicación pertinente y vigente.
- Copia autenticada del carnet del RUC y la constancia del mismo.
- Copia autenticada de la inscripción en el Registro Público de Comercio.
- Copia autenticada del Registro de Firmas de Aduanas Vigente.
- Copia autenticada del Certificado de Cumplimiento Tributario Vigente.
- Google Map de la ubicación de la empresa con sus respectivas calles, números del local, piso, número de oficina o depósito etc, debidamente firmada por una de las personas responsables de la empresa.



- Croquis de la ubicación de la empresa con sus respectivas calles, números del local, piso, número de oficina o depósito etc, debidamente firmada por una de las personas responsables de la empresa.
- Poder por escribanía en el caso que el propietario tenga necesidad de otorgar a otras personas.

Este caso se da con frecuencia con la carga Courier, es necesario hacer un despacho formal, lo que genera demoras y costos adicionales. Todas las autorizaciones son realizadas a través de la VUI, la falta de este registro genera sobrecostos por causa del tiempo que se demora en emitir este certificado. El formulario de registro de importadores requiere de dos copias autenticadas.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. En primer lugar, se propone que DINAPI realice una actualización de los requisitos solicitados para realizar una importación casual, permitiendo agilizar el proceso de registro de importadores. Puede considerarse un proceso casual cuando es realizada la importación una única vez o pocas veces al año. Debe existir una diferenciación en la importación aérea para separar las grandes o medias importaciones de aquellas que pueden ser realizadas por persona física o por Courier.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Por otro lado, se propone que, al cargar la posición arancelaria en SOFÍA, exista la posibilidad de diferenciar aquellos casos en los que el importador es casual, lo que va a permitir que no se apliquen las exigencias que se utilizan en un proceso de importación común.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Adicionalmente, se implementará un sistema de gestión de riesgo para garantizar el cumplimiento de los requisitos de importación simplificada, evitando que se burle la legislación aduanera y pueda traerse otro tipo de producto que no es personal y sí una compra individual en el extranjero, a fin de evitar el pago de tributación en el país de llegada. Todo este proceso estará integrado de forma simplificada en la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



### 13. NECESIDAD DE INTERVENCIÓN DIRECTA DEL DIRECTOR NACIONAL DE PROPIEDAD INTELECTUAL PARA LA LIBERACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE IMPORTACIÓN POR PARTE DE DINAPI

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** DINAPI

**Descripción del problema:** Actualmente existen demoras en el proceso con DINAPI para realizar una importación casual. Para confirmar el registro de importadores se requiere de la firma del Director Nacional de Propiedad Intelectual. Actualmente los funcionarios de DINAPI envían los registros de Importador, exclusivamente el martes y el jueves de cada semana, pero esto no garantiza que ese día el director firme los documentos, siendo el único trámite faltante para dar continuidad al proceso.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de sistema y procedimiento. Para ello, DINAPI explicó en las reuniones de TO BE Conjunto de Importación Aérea que está tratando de desarrollar un registro electrónico para los importadores, permitiendo adjuntar los requisitos vencidos y eliminando así todo proceso físico y/o en papel.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

### 14. FALTA DE ESTANDARIZACIÓN EN LA IMPORTACIÓN DE MUESTRAS POR PARTE DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** El organismo responsable permite traer muestras

**Actor:** Otros Órganos de Control

**Descripción del problema:** En la operación de importación de productos es necesaria la utilización de muestras. Actualmente existe una falta de estandarización de este proceso por parte de los organismos de control, debido a que algunos permiten la importación de las mismas y otros no, como es el caso de INAN y SENAVE, que autorizan la importación a diferencia de otros. Por ejemplo, DINAVISIA permite la importación de muestras sin Registro Sanitario para los siguientes productos:

- Para suplementos dietarios: según el decreto N° 3586/15, se puede hacer la importación por única vez hasta 20 unidades para analizar en un laboratorio oficial y solicitar el RS.
- Para dispositivos médicos: como antes no se registraban en DNVS, se importaban sin registro sanitario. Actualmente, sólo se puede importar con RS.
- Para especialidades farmacéuticas: anteriormente el sistema de obtención de RS era

en dos etapas;

- Obtención de la autorización para importación o elaboración de primer lote. Con ese documento, se hacía la importación para analizar las muestras en un laboratorio oficial.
- Finalización y obtención del registro sanitario: DNVS verifica el certificado de análisis para ver si cumplía con todas las especificaciones y luego emiten el RS. Con dicho RS ya podían hacer tranquilamente las posteriores importaciones.

Actualmente, el sistema de obtención de registro sanitario se agilizó, en el sentido que no solicitan el certificado de análisis oficial (sólo el certificado de análisis del elaborador) y no se debe aguardar la autorización para importar; solo con el RS finalizado se pueden hacer las importaciones. Sin embargo, se debe hacer un despacho completo, así como realizar una solicitud explicando que los productos son únicamente para análisis; en esta solicitud se presenta la fórmula y el certificado de análisis de origen, sólo así se pueden registrar los productos, generando un costo extra. De igual forma son cobrados todos los impuestos y derechos aduaneros. A partir de este año, DINAVISA no va a exigir muestra previa para registrar productos. Podrá hacerse la importación del producto y -una vez en el local del Importador- podrá realizarse la retirada de muestra para el registro del producto.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. Se propone desarrollar criterios unificados entre los Órganos de Control involucrados en la importación de muestras, con apoyo y asesoramiento del grupo del sector privado, para que los procesos sean homogéneos, no necesariamente las exigencias específicas, puesto que cada producto tiene sus requisitos específicos en cada órgano de control.

Esta mesa de trabajo público-privada trabajará con el sector público para diseñar de forma conjunta la importación de muestras. Este grupo fue creado en 2019, a raíz del trabajo de mapeo realizado por Procomex en Paraguay, y tiene como objetivo la implementación de las Mejoras del Comercio Exterior en Paraguay para ayudar a mejorar los mecanismos del comercio exterior, específicamente las burocracias, además de buscar la reducción de los altos costos y plazos aduaneros, entre otras problemáticas que aquejan a los procesos de exportación e importación.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Adicionalmente, se propone que el proceso de solicitud de importación de muestras se desarrolle de forma electrónica en la Ventanilla Única de forma coordinada y compartida entre todos los Órganos de Control, permitiendo darle mayor transparencia, previsibilidad y trazabilidad al proceso. Se evitará duplicación de datos y requerimientos, así como la visibilidad compartida de la información entre los actores involucrados.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 15. DEMORAS EN LA EMISIÓN DE LICENCIAS, CERTIFICADOS Y PERMISOS

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Emite Licencias y Permisos

**Actor:** Otros Órganos de Control

**Descripción del problema:** Los procedimientos aduaneros previos al despacho incluyen procedimientos dirigidos a obtener registros de productos, autorización de depósitos y Licencias de Importación; brindar declaración aduanera y de carga entre otros requisitos, dependiendo de los artículos importados. La etapa de predespacho en la cual son solicitadas estas Licencias y Permisos resulta en demoras y falta de previsibilidad. Dependiendo del tipo de producto a ser importado, los plazos difieren. Por ejemplo:

- **MADES:** 5 días hábiles para la emisión de una nota de consulta. Para equipos de refrigeración puede demorar hasta 30 días para poder dar inicio al proyecto; debido a la demora, la mercancía ya se encuentra en Paraguay, por lo que se debe pagar la estadía de la misma.
- **MIC:** 48 horas para la emisión de la LPI;
- **INTN:** 10 días hábiles, dependiendo del producto;
- **DINAVISA:** si tiene el registro sanitario vigente, se demora 24 horas y, para otros trámites, 72 horas;
- **SENAVE:** 1 a 2 días;
- **DINAPI:** 24 horas.

En el mejor de los casos, la importación de un producto puede tardar aproximadamente 2 semanas para conseguir los permisos necesarios y así dar inicio al proceso de importación. En caso de ser necesaria información adicional, el proceso puede extenderse por un plazo mayor a los establecidos anteriormente.

**Clasificación:** Procedimiento



## 16. FALTA DE CRITERIOS HOMOGÉNEOS ENTRE LOS ÓRGANOS DE CONTROL PARA LAS LICENCIAS DE IMPORTACIÓN

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Organismos de control

**Descripción del problema:** Retornos constantes por parte de las instituciones intervinientes para la autorización de importación por diferentes motivos que retrasan la liberación. Por ejemplo: DINAVISA, MIC, entre otros. Se pierde también la prioridad o lugar adquirido cuando se retorna y se vuelve a realizar la solicitud. No existe homogeneidad en la documentación exigida por los Órganos de Control para obtener la liberación del proceso de importación, lo que genera demoras e inseguridad al importador. Por ejemplo:

- Para autorizar el mismo tipo de producto, dependiendo del inspector, no son las mismas exigencias. DINAVISA un día puede exigir que la factura indique el lote o la procedencia del producto y otro día no lo exige. Otro ejemplo es cuando un producto que viene de Brasil con Certificado de Procedencia y no Certificado de Origen (al no tener el 100 % de requisitos para obtener el CO) puede ser contestado por DINAVISA/MIC y termina solicitando el Certificado de Origen de la materia prima con la que fue

fabricado el producto. Esta solicitud de DINAVISA, precisa ser enviada al fabricante en origen y lleva días. Otra posibilidad es cuando DINAVISA considera que un producto terminado no es tal y es materia prima o viceversa, y en la declaración del importador no consta así, por lo que se hace necesario realizar el proceso de nuevo para atender las exigencias aleatorias del funcionario.

- En el caso del certificado de no intervención del SENAVE no hay una política definida para los productos que no tienen intervención. El proceso con SENAVE incluye el pago de una tasa y un documento con el detalle de por qué se está usando este producto, que debe ser una declaración jurada. Además, existe una falta de normativa que defina los requisitos para productos específicos (insumos, por ejemplo), por medio de la partida arancelaria.

#### Clasificación: Procedimiento

**Propuesta de Solución 15 y 16:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. En primer lugar, se propone que el proceso de emisión de Licencias y Permisos esté integrado en la Ventanilla Única de Comercio Exterior, garantizando de esta forma la transparencia y celeridad del proceso de solicitud, evaluación, aprobación o rechazo de las Licencias y permisos por parte de los organismos de control involucrados. Además, se propone que en los procesos de Licencias de importación en los que sea necesaria la intervención de varios Órganos de Control, el proceso sea de forma paralela y no secuencial, evitando así extender en demasía el proceso.

Durante las reuniones de TO BE Conjunto, representantes de la VUE informaron que en septiembre de 2022 se ha iniciado un proyecto financiado por el Banco Mundial para integrar los actuales sistemas de comercio exterior de Paraguay, VUE y VUI principalmente, así como las interacciones necesarias con otros sistemas públicos (Por ejemplo: SOFIA) con el fin de garantizar la existencia de una única Ventanilla de Comercio Exterior. Esta solución es transversal a todo el trabajo realizado junto al sector público y al sector privado, y está ampliamente descrita a lo largo de los informes de modernización elaborados por Procomex en Paraguay.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Además, se propone una revisión de los plazos máximos de emisión de Licencias y permisos de forma a garantizar la competitividad de Paraguay. Por ejemplo, máximo de 48 horas para la emisión de los certificados, aun cuando los mismos requieran análisis laboratorial, que se realizará posterior a la llegada del producto a Paraguay y antes de la comercialización final, siguiendo de esta forma las buenas prácticas internacionales. Para ello, se propone una mesa de trabajo integrada entre sectores público y privado, que revise todos los procesos por cada órgano de control para la emisión de Licencias.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X		X				X

Además, se propone la unificación de criterios para tener una homogeneización y padronización de los procedimientos del sector público, que garantice que cualquier funcionario siga el mismo proceso de exigencias sin alteraciones aleatorias. Para esto será necesaria la creación de manuales de procedimientos en cada órgano de control, con el fin de que sean consultados por el sector privado para verificar si se está siguiendo el proceso de forma correcta o si existe una solicitud aleatoria, no justificada por parte del inspector.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		x		X				x

A largo plazo, se deberá desarrollar una ley para definir la intervención de los organismos con base en la partida arancelaria, se propone que sea la Aduana la responsable de desarrollar una normativa específica por medio de los documentos que registrarán las intervenciones por parte de los organismos de control.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

## 17. DEMORAS EN LA CORRECCIÓN DEL INDICADOR FRACCIONADO, EN EL CASO DE GUÍAS FALTANTES

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Solicita la corrección de la Aduana

**Actor:** Aerolínea

**Descripción del problema:** Actualmente, existe un proceso complejo para corregir el indicador fraccionado por parte del Agente de Transporte apoderado de la Aerolínea ante la Aduana.

Para comprender mejor la situación planteada, sigue un ejemplo: Se transmite un manifiesto anticipado a través de TEMA a la Aduana de un vuelo con origen SCL (Santiago – Chile) con una guía aérea con 10 bultos, al realizar la descarga de la aeronave, la Aerolínea confirma que físicamente arribaron 9 bultos por error operacional de origen. El depositario (DINAC) realiza el cierre de ingreso a depósito por las 9 cargas (bultos) que recibió, lo que automáticamente genera una irregularidad por faltante de carga en el sistema de Aduana. La guía aérea con esta acción automáticamente se convierte en carga parcializada.

Para levantar la irregularidad, el Agente de Transporte Apoderado de la Aerolínea debe generar un expediente administrativo, documento en papel ante la Aduana, justificando el Faltante de Carga y solicitando la corrección del indicador fraccionado en el Sistema SOFIA, ya que esta fue transmitida de forma total 10/10 y realmente llegaron 9/10. Esta corrección del indicador fraccionado se realiza para vincular el manifiesto arribado con el próximo manifiesto, en donde se generará el segundo parcial (incluyendo ya la carga faltante) y pueda sumar los bultos que faltan, ya que la Aerolínea no puede transmitir como no parcial. En el manifiesto de la Aduana aparece la categoría Indicador Consolidado e Indicador Fraccionado, cuando hay un faltante de carga, el Indicador Fraccionado queda reflejado en el sistema como “NO”.

La Aduana no habilita al Agente de Transporte Apoderado de la Aerolínea realizar las correcciones manualmente en el sistema TEMA como fraccionado. Para realizar los cambios del Indicador Fraccionado de NO a SI, es necesario hacer un expediente administrativo, que puede demorar en promedio 7 días, este expediente pasa primero por la Administración de la Aduana en el Aeropuerto, pasando por las ventanillas de los departamentos de: Registro, Mesa de Entrada, Subadministración, Registro, Resguardo, Contraloría, Mesa de Entrada. Tras este proceso -junto con Aduana- lo derivan por sistema a las otras dependencias fuera del Aeropuerto: Normas y Procedimientos, Dirección Adjunta de Procedimientos, Normas y

Procedimientos y por último se realiza la corrección en el sistema SOFIA. Tras la corrección en SOFIA, el expediente vuelve al Aeropuerto con el cambio. Es importante destacar que todos los cambios en el sistema SOFIA deben estar justificados y con pago de multa.

**Clasificación:** Procedimiento/Sistema

**Propuesta de solución:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. Se recomienda establecer el indicador fraccionado de la carga en TEMA y TERE 2 para permitir la corrección cuando hay carga fraccionada. El plazo para comunicar/actualizar esta corrección será de 48 horas. Para esto será necesario que el sistema SOFIA tenga una actualización continua que permita registrar las correcciones hechas en TEMA.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo, se propone que todo el proceso esté en la Ventanilla Única de Comercio Exterior, con integración de los procesos comprendidos en el sistema TEMA y en el sistema TERE 2.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 18. FALTA DE OBSERVACIONES EN EL INFORME DE RECEPCIÓN POR PARTE DE DINAC

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Cierre de ingreso a depósito

**Actor:** Aerolínea

**Descripción del problema:** Carencia de observaciones en los informes realizados por parte de la DINAC. Dentro del informe de recepción están las observaciones hechas por la DINAC, que son genéricas y sin claridad para los actores involucrados. Existen 2 etapas en las cuales la DINAC elabora este informe:

- **Recepción de la carga**
- **Cierre del depósito: confirma lo que llegó**
  - Observaciones: solo se realizan si se encuentra alguna divergencia

Algunos casos que ejemplifican esta situación son los siguientes:

- A. En un informe de recepción puede aparecer que una entrega de 100 bultos está “Deficiente”, pero no hay explicaciones de porqué la carga presenta esta característica.
- B. Adicionalmente el informe no establece cuáles cargas son courier, carga general, mercancías peligrosas y carga refrigerada.

- C. Por último, puede ocurrir un caso en el que el informe indique que la carga está en el depósito C2. Sin embargo, esa carga físicamente está enfrente o en el costado del depósito y el informe no detalla las condiciones de recepción de las hijas y donde quedaron realmente las piezas.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio de procedimiento. El informe elaborado por la DINAC deberá ser fidedigno e incluir todos los detalles necesarios de forma descriptiva con las informaciones de peso, cantidad, volumen, importador, etc. Si hay alguna divergencia identificada, la misma deberá ser descrita para garantizar la comprensión de todos los actores involucrados, así como el control del proceso. La copia del acta de recepción de DINAC deberá ser emitida de forma electrónica, para garantizar la rastreabilidad de la información y, si existe necesidad, poder corroborar la información al ser requerido el pago del seguro, por ejemplo, en el caso de carga damnificada.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

## 19. CAÍDA DEL SISTEMA TEMA IMPIDE AVANZAR EL PROCESO DE OFICIALIZACIÓN DEL DESPACHO

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Cierre de ingreso a depósito

**Actor:** Aerolínea

**Descripción del problema:** La inestabilidad del sistema TEMA impide dar continuidad de forma ágil al proceso de importación. Las caídas del sistema imposibilitan que se avance en el proceso con un impacto directo en horas, esta situación conlleva a la pérdida de mínimo un día para oficializar el despacho. Es importante resaltar que en el modal aéreo unas horas pueden impactar de forma directa en el transporte de carga aérea.

Por ejemplo: Avianca o LATAM no realizan a tiempo la transmisión del manifiesto de carga, por lo que será necesario hacer una corrección del manifiesto en TEMA cuando la carga ya llegó a Paraguay; este proceso lleva días, lo que genera aumento de costos del proceso.

El proceso en el sistema TEMA sigue las siguientes etapas, la primera transmisión la hace la aerolínea. El Agente de Carga recibe la información en el sistema TEMA y repasa a los Despachantes la responsabilidad para dar continuidad al proceso. Además, si hay corrección en la información de la carga en el sistema TEMA la validación puede llevar días. Aún cuando el trámite es electrónico, se exige la entrega de documentación en papel.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio de procedimiento y sistema. En el caso de corrección, el envío de documentos sea únicamente electrónico sin entrega de documentos físicos (en papel) para la Aduana. En la medida de las posibilidades, se propone la revisión del proceso de corrección para que sea más ágil y rápido, sin perder la seguridad del proceso.



RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo, se propone que todo el proceso esté en la Ventanilla Única de Comercio Exterior, con integración de los procesos comprendidos en el sistema TEMA y en el sistema TERE 2. En el caso de Courier, Aduana permitirá la corrección por transmisión tardía.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 20. INESTABILIDAD DEL SISTEMA TERE (TRANSFERENCIA ELECTRÓNICA DE REMESA EXPRESA)

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** Desde el lado del Courier se suelen presentar casos de bloqueo de la guía aérea (guía madre) por parte de Aduanas, por:

- Transmisión tardía de las informaciones por parte del Courier.
- Diferencia de kilaje, por mal tipeo u otro motivo.
- Cuando cae el sistema TERE.

Cualquier tipo de bloqueo exige la elaboración de un expediente para solicitar el desbloqueo por parte de Aduana, para que pueda dar inicio al proceso logístico de la carga. El tiempo mínimo de bloqueo es 48 horas generando demoras en el proceso. El problema raíz que termina impactando en esta situación se encuentra en la falta de seguridad que existe en los depósitos de DINAC.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. Para facilitar la tratativa de corrección de los errores que llevan al bloqueo por parte de la Aduana, se propone que exista un proceso simplificado que permita la justificación posterior. Con este proceso simplificado se gana tiempo en el proceso para realizar la confirmación final de lo que realmente llegó, y añadir o retirar aquellas cargas que llegan por error. Al permitir este proceso, se agiliza todo el trámite de corrección y se evita la necesidad de abrir un proceso de rectificación junto a Aduana, que se hace necesario cuando se haga inmediatamente el cierre de ingreso a depósito por DINAC.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 21. RETRASOS Y RETORNO DE SOLICITUD DE LIBERACIÓN DE MATERIA PRIMA POR PARTE DEL MIC

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Otros Órganos de Control

**Descripción del problema:** El Régimen de Materia Prima registra importaciones anuales en el orden de los USD 421 millones (prom. 2017-2020), siendo un régimen especial muy importante para Paraguay. Actualmente se presentan retrasos en la aprobación de solicitudes de liberación de materias primas por parte del MIC, en caso de que la importación esté en un Régimen Especial. El régimen de materia prima tiene un impacto financiero directo por la liberación de aranceles. El MIC, de acuerdo con la Resolución 1516, tiene 7 días para emitir la liberación de materias primas, pero actualmente puede demorar hasta 2 semanas.

La aprobación de la Licencia de Materia Prima requiere de la intervención de varias entidades en el proceso; a saber: el ente rector es el MIC, quien debe iniciar el proceso con la verificación del técnico asignado; posteriormente intervienen SENAVE, DINAVISA, INAN, INTN, SENACSA, SENAD u otras instituciones (dependiendo del producto); luego intervienen la UIP y DNA, una vez estando aprobado por dichas instancias, ingresa nuevamente en bandeja del MIC para la autorización de la Dirección del Régimen de Materia Prima y -por último- la firma del director de Fomento Industrial. El principal inconveniente es el retraso de las autorizaciones por parte del MIC, en la mayoría de los casos el retorno se da por parte de la Dirección del Régimen de Materia Prima (penúltima instancia), que en promedio tarda más de 24 horas en dar retorno o aprobar según sea el caso.

Los motivos de retorno pueden ser diversos como: aclaración del medio de transporte, traducción del nombre de la MP en factura o la corrección de datos en la carga de algún documento; esto conlleva a que posteriormente a la corrección de la solicitud, vuelva de nuevo, ingresando a la fila de recepción de solicitudes y pasar por todo el circuito mencionado, para obtener finalmente la licencia y dar inicio a la oficialización de la importación y posterior desaduanamiento de la mercadería.

**Clasificación:** Procedimiento



## 22. UTILIZACIÓN DE PÓLIZAS DE CAUCIÓN POR PARTE DE LOS IMPORTADORES, DEBIDO A DEMORAS EN EL PROCESO

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** En el caso de que ocurran retrasos en las liberaciones de las cargas por parte de los organismos de control, el Importador tiene la posibilidad de retirar la carga depositando en Aduana una póliza de caución; cada mes se tiene que pagar 1 % de intereses, generando un sobre costo para la operación. La causa raíz de esta situación es el atraso en la liberación de los permisos de importación o permisos de liberación de materia prima; por ejemplo, aquellos productos acogidos al régimen de liberación de materia prima, los permisos y liberaciones para medicamentos, regímenes especiales de liberación de impuestos aduaneros, IVA, envíos diplomáticos, donaciones, etc.

Otro de los inconvenientes recurrentes que generan demoras -en consecuencia- es el uso de las pólizas, cuando ocurre alguna actualización o modificación de Aduana de la nomenclatura arancelaria, la cual se realiza avalada con un Decreto de Ley, pero en el sistema VUE no ajustan de manera automática; primeramente se emite una solicitud con la nomenclatura o partida arancelaria anterior y posterior a la observación, retorno del DNA en la misma plataforma; pero, en otra pestaña se remite una solicitud adjuntando copia de dicho retorno y solo así proceden a realizar la modificación correspondiente, para que posteriormente continúe el circuito de autorización de la licencia solicitada.

**Clasificación:** Procedimiento y Norma.

**Propuesta de solución 21 y 22:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, norma y sistema. La VUCE integrará todas las operaciones de comercio exterior, es decir importación, exportación, tránsito y otros regímenes especiales. De esta forma, los usuarios que realicen operaciones utilizando diversos regímenes, podrán registrarse una única vez, garantizando la uniformidad de las informaciones prestadas para todas las autoridades nacionales. Se propone que todas las herramientas actualmente disponibles para realizar los controles en VUI, VUE y SOFIA sean integradas a la VUCE. Esta solución busca partir de los avances ya realizados por cada una de las entidades e integrarlos a los fines de potencializar sus beneficios en favor del comercio exterior. En este sentido, las herramientas desarrolladas por cada una de las entidades que estarán vinculadas a la VUCE, por ejemplo, la carpeta documental de la Aduana, serán un recurso de la Ventanilla Única donde todos los actores podrán acceder para verificar las informaciones completas del proceso. Para que esta realidad sea posible, las disposiciones legales vigentes, como por ejemplo la Resolución DNA N° 704 de 2017 -donde se establece el despacho electrónico de importación- deberán ser actualizadas para establecer a VUCE como el único local para la realización de todos los trámites de comercio exterior. Dentro de los beneficios para el sector público de esta propuesta se destacan:

- Coordinación de los sistemas gubernamentales existentes y sus procesos;
- Aumento de coordinación de las entidades gubernamentales, a partir de la estandarización y armonización de datos;
- Mejora de los procesos de gestión de riesgo, a partir de la recolección de datos de manera sistémica, aumentando la seguridad y eficiencia;
- Intercambio de buenas prácticas entre diferentes entidades;
- Disminución del trabajo a partir de la extinción de errores de tipeo en el traspaso de informaciones entre diferentes sistemas;
- Uso más eficiente y efectivo de recursos humanos;
- Mejora en la satisfacción del usuario;

Por medio de esta plataforma las autorizaciones serán automáticas, cuando el sistema comprueba que todos los datos están correctos, para solicitud de Licencias por parte de todos los Órganos de Control, con control de riesgo.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Adicionalmente, se propone implementar de forma activa el programa de Operador Económico Autorizado, para que aquellos importadores de confianza para el sector público tengan un proceso diferenciado e inmediato en la aprobación de este y otros tipos de licencias con MIC y con cualquier otro órgano de control, con un proceso integrado en la VUCE.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Para evitar las demoras en la emisión de los certificados y liberaciones, la Aduana y los organismos de control designarán representantes específicos para los procesos aéreos, debido a la necesidad de que estos sean más ágiles para este tipo de cargas, tanto en importación como en exportación. Esta propuesta busca evitar retrasos en las liberaciones de las cargas por parte de los organismos de control. La Aduana está trabajando en la reingeniería del sistema de garantías, puesto que es un requerimiento de la dirección jurídica el plazo de 40 días. Adicionalmente, se indicó en la reunión TO BE Conjunto que será implementada la póliza digital y la liberación automática, permitiendo de esta forma que el proceso esté 100% digitalizado.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

## 23. LA PUBLICACIÓN DE CAMBIOS NORMATIVOS Y DE EXIGENCIAS POR PARTE DEL SECTOR PÚBLICO NO ATIENDE LAS NECESIDADES DEL SECTOR PRIVADO

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Importador/Despachante y otros

**Descripción del problema:** El acceso a la información/legislación de comercio exterior no está publicada de forma efectiva y clara para el sector privado; por este motivo en ciertos casos no es posible acompañar de forma activa la actualización a nivel normativo y de cambios de procesos, así como de las exigencias que impactan en sus procesos. Esta situación genera que aún sean realizados procesos que no son necesarios, cometiendo así errores que ya han sido corregidos. Por ejemplo: el caso de la solicitud de muestras por parte de DINAVISA para registro de productos sanitarios actualmente no es más necesario, pero el sector privado continúa realizando este proceso por falta de conocimiento.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. En primer lugar, es importante resaltar que el Acuerdo de Facilitación del Comercio -del cual Paraguay es signatario- ya estipula que cualquier cambio normativo de los organismos de control que impacten en el comercio exterior, deberán ser informados de forma previa para posibilitar y garantizar la disponibilidad de la información de interés al sector privado. Actualmente, se está desarrollando un sistema integrado, por medio de un trabajo conjunto entre Aduana y la VUE, que debe estar operativo con urgencia, donde todos los Órganos de Control deberán informar de forma transparente toda la normativa y sus impactos en cuanto al comercio exterior, con actualización inmediata para garantizar el acceso a la información. Adicionalmente, hay un grupo de trabajo llamado DIGIVUCE donde están trabajando todos los informáticos de las diferentes entidades que intervienen en el proceso para la unificación del sistema.

Además, en las reuniones de TO BE Conjunto se informó que se desarrolló un decreto, ratificado por el MRE y el MIC, que establece la obligatoriedad de la publicación anticipada de las informaciones en esta plataforma electrónica, que actualmente se encuentra aguardando por la firma a nivel de la Presidencia. Esto va a permitir darle cumplimiento al art. 2 del Acuerdo de Facilitación del Comercio, ratificado por ley 5564 del 25 de enero de 2016. En total, 23 instituciones estarán obligadas a cumplir este decreto definido como: Mecanismo de publicación anticipada y consultas en el ámbito del comercio internacional.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 24. FALTA DE ESTANDARIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS POR PARTE DE LOS FUNCIONARIOS DE LOS ORGANISMOS DE CONTROL

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Otros organismos de control

**Descripción del problema:** Falta de estandarización en las exigencias realizadas por los funcionarios de las entidades intervinientes para la resolución de las divergencias generadas durante el proceso de importación. Dentro de un mismo Órgano de Control puede no existir un criterio único para establecer determinados requisitos, lo cual genera gran inseguridad al sector privado a la hora de presentar la documentación. Por ejemplo: Los inspectores exigen el pago de la tasa del registro del producto del SENAVE como producto fórmula, que tiene un costo más elevado, cuando el producto es técnico (Ingrediente activo) lo que implica un costo menor. Esta decisión depende del inspector que está realizando la verificación documental del proceso. El caso de SENAVE es un ejemplo: son múltiples las situaciones con este y otros Órganos de Control sobre esta situación que puede generar un alto impacto en el proceso de importación.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones mencionadas anteriormente, se propone una solución que requiere un cambio a nivel de procedimiento. En primer lugar, será necesaria la unificación de criterios, homogeneización y padronización de los procedimientos del sector público, garantizando de esta forma que cualquier funcionario de los organismos de control pertinentes sigan el mismo proceso de exigencias sin alteraciones aleatorias (Ver propuesta 16 y 17).

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Adicionalmente, se propone la creación de manuales de procedimientos en cada Órgano de Control, para que de esta forma pueda ser consultado por el sector privado, permitiendo la verificación de la forma en que se está realizando el proceso, evaluando si es una solicitud aleatoria, no justificada por parte del inspector o si -por el contrario- cumple con el debido proceso definido en los manuales.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 25. IMPOSIBILIDAD DE AVANZAR EN LOS DESPACHOS DE LOS COURIER, POR EL CONDICIONAMIENTO DE LA APERTURA DEL MANIFIESTO AL SISTEMA TEMA

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Otros organismos de control

**Descripción del problema:** La asignación de manifiesto TERE está condicionado a la apertura del manifiesto TEMA. Es importante resaltar que el TERE es el código que solo genera el Courier y el MANI\_TERE (manifiesto en el sistema TERE) es el resultado de la vinculación entre el código TERE y código TEMA. Existen controles Aduaneros que no permiten la asignación de manifiesto a un TERE por situaciones específicas. Por ejemplo, el RUC del consignatario declarado en TEMA debe coincidir con el RUC del Courier que quiere realizar la desconsolidación del manifiesto madre; la aerolínea no debe tener bloqueado su manifiesto TEMA. Existen el MANI\_AVION y el MANI\_TERE. Estos se generan automáticamente si cumplen con los requisitos de tiempo para envío electrónico de la información. Esto ocasiona que, a pesar de haber cumplido con los requisitos de Aduana exigidos a un Courier, aun así no se podrá generar su MANI\_TERE si el RUC declarado en el MANI\_AVION no fue el correspondiente al Courier, impidiendo avanzar con los despachos por un error de la aerolínea en TEMA. El desbloqueo de esta situación dura aproximadamente 48 horas, generando un impacto importante en las operaciones de importación.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y sistema. La Aduana analizará la posibilidad de levantar estos controles sistémicos cuando se compruebe que el Courier no cometió ningún error en su proceso de importación y / o establezca procedimientos electrónicos ágiles a nivel de sistema que permitan a la Aerolínea justificar o corregir de manera simplificada su discrepancia o irregularidad para que el Courier pueda realizar la desconsolidación del TERE e iniciar los procesos de liberación de sus paquetes. El objetivo es que no se generen demoras en la liberación de los envíos Courier cuando existan faltas aduaneras no cometidas por este.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 26. FALTA DE DEFINICIÓN DE TIEMPOS Y RESPONSABILIDADES EN UN MANUAL DE PROCEDIMIENTO OPERATIVO PARA LOS ÓRGANOS DE CONTROL

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Otros organismos de control

**Descripción del problema:** Actualmente no se dispone de un manual de procedimiento operativo que refleje las etapas de la Aduana, DINAC y los Couriers. No se dispone de tiempos referenciales de lo que debería tomar cada proceso con estos actores y sus respectivas responsabilidades en un despacho de remesa expresa. La resolución 448/I detalla el paso a paso en la forma manual operativo, pero la resolución que está vigente no lo contempla.

La falta de definición del procedimiento operativo del despacho de remesa expresada tanto de importación como de exportación, genera interpretaciones erróneas en la manera de proceder, causando demoras en la liberación de la carga. Por ejemplo: no está definido si es necesario firmar físicamente. La firma es la mayor demora para avanzar y no se dispone de tiempos referenciales que debería tomar cada proceso. Otro caso que ocurre en la Aduana es la rotación de funcionarios, lo que genera desconocimiento del nuevo funcionario en los procesos, ocasionando demoras en todo el proceso de desconsolidación en la importación y el proceso de ingreso en la Exportación.

**Clasificación:** Norma/Procedimiento

**Propuesta de solución:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y norma. Se sugiere elaborar un manual operativo en el cual se detalle el paso a paso de los procesos, responsables y actividades, tomando como referencia al Anexo II de la Res. 448/14. Adicionalmente, será necesario agregar el tiempo recomendado para la ejecución de cada paso. Esta propuesta busca establecer las responsabilidades de cada actor en un despacho de Remesa Expresa, tanto de importación como de exportación.

Otro ejemplo de la información que deberá contener este manual es que, a pesar de que un despacho simplificado no puede ser liberado sin firma digital, los funcionarios tendrán la información disponible de que un despacho simplificado cuenta con las autorizaciones digitales respectivas y -por lo tanto- al contar con la nota de remisión sea permitida la salida del material Courier.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X		X				X





## 27. FALTA PROCESO SIMPLIFICADO PARA CARGA MENOR A USD 100 TRANSPORTADA POR COURIER

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Otros organismos de control

**Descripción del problema:** Hoy, principalmente con alto impacto en carga de Courier, no existe un proceso de despacho simplificado para la liberación de carga menor a USD 100. Además de la burocracia del proceso en sí, aún es necesario la utilización de documentos en papel.

Además, el sistema de Aduana limita la oficialización de despacho a USD 1.000, a pesar de que las guías individuales no superen dicho valor, ocasionando la generación de una mayor cantidad de despachos simplificados especialmente en las categorías SNT0 para importación.

Asimismo, por no ser un despacho simplificado, el proceso requiere determinadas acciones secuenciales que generan un mayor costo y tiempo para la finalización del proceso.

La secuencia que actualmente es necesaria seguir para el despacho de aquellas cargas individuales que son transportadas por empresas Courier menores a USD 100 es el siguiente:

### **Proceso de ingreso de Carga COU previa a la liberación de carga menor a USD 100:**

1. Aduana: Una vez que la carga ha sido desconsolidada entre la Aerolínea y Aduana, dando inicio al proceso de ingreso. El proceso de desconsolidación consiste en:
  1. Visturía
    1. Solicita el pesaje de la carga previo a ser despaletizado.
    2. Durante el despaletizado, y antes del ingreso de la carga a depósito, verifican los datos del TERE con el ticket del paquete.
    3. Pasa por rayos X o ingresa directamente a depósito. Este proceso actualmente no está estandarizado.
    4. Se separa la carga de 0 a USD 100 (menores) con la carga mayor a USD 100 (mayores):
      1. Menores.
        1. No se permite un despacho luego del ingreso.
        2. Visturía realiza la apertura del paquete en presencia de DINAC y el Courier.
        3. Aprueba la liberación bajo régimen simplificado o lo retiene.
      2. Mayores.
        1. Se realiza el pesaje del paquete.
        2. Se informa el peso manifestado y el peso de arribo en el papeleo.
        3. Se informa el TERE en el papeleo.
        4. Se observa las condiciones del paquete en el papeleo.
        5. Se imprime el Corte de guía.

Entrega de documentos: Lo debe ingresar el funcionario de DINAC a cargo de la recepción de forma presencial.

Liberación de carga en Zona Primaria: DINAC (cargas) recibe en depósito activo de cargas, una vez realizada la despalletización de Aduana y aerolínea. DINAC pesa la carga y queda en Depósito.

Una vez realizado este proceso de despalletización y liberación por parte de Aduana, se inicia la siguiente etapa del proceso.

#### Generación del Despacho Simplificado IRE:

Las etapas por las que pasa este proceso, realizado por el Courier, son:

- Se vincula TERE al manifiesto generado por la aerolínea.
- Se habilita la opción de cierre de ingreso a depósito.
- Se incluyen las guías liberadas por Aduana luego de la verificación del paquete.
- Se excluyen las guías hasta tener un valor aproximado de mil dólares americanos.
- Impresión del despacho.

#### Envío de la información de despacho a DINAC (Deposito Ticket):

Algunos puntos importantes que deben ser destacados en esta etapa del proceso son:

- Se realiza via e-mail.
- Requiere la verificación unitaria de todas las guías que fueron incluidas en el despacho.
- Despachos IRE1 e IRE2.

#### **Cancelación de Simplificados.**

Para la cancelación de despachos simplificados debe ser realizado el siguiente proceso:

##### **I. Aduana:**

###### a. Visturía:

1. Sello en Dpto. Visturía.
2. Cancelación Visturía (sistema).

###### b. Valoración:

1. Aceptación y Visto Bueno por sistema.
2. Cancelación Valoración (sistema).

###### c. Resguardo:

1. Sello del Despacho
2. Cancelación Resguardo (sistema).

*Observación: Las guías dentro del despacho IRE con canal verde solo pasan por Resguardo.*

##### **2. DINAC.**

- a. Liquidación de TASAS.
  - Impresión de la liquidación de las tasas. (Obs. sistema inestable en cuanto a la conexión)
- b. Jefatura de cargas.
  - Presentar documento impreso de tasas.
  - Verifica información de la liquidación.

- Firma y sella
- Aprueba y genera el costo de tasa para pago.
- c. Courier. Paga las tasas electrónicamente.
- d. Boleta de Salida.
  - Impresión de la Boleta de Salida.
  - Firma
- e. Asesor Jurídico.
  - Control final de la documentación.
  - Sello y firma
- f. Remisión.
  - Impresión de la Remisión para la salida.

#### Presentación de Fotocopias del proceso anterior:

Para dar continuidad al proceso de liberación de la carga, es necesario presentar fotocopia de todos los documentos generados a lo largo de las etapas anteriores. El proceso debe pasar por las siguientes áreas de DINAC y Aduana:

1. DINAC (Ticket)
  - Guía Madre
  - Despachos
  - Liquidación de Tasas
  - Boleta de Salida
  - Remisión
2. DINAC (Seguridad)
  - Guía Madre
  - Remisión.
3. ADUANA (Resguardo Portón)
  - Guía Madre
  - Despachos
  - Remisión

#### Proceso para carga en móvil y salida del Depósito Ticket y Zona Primaria.

Por último, antes de finalizar el proceso y liberar la carga, es necesario seguir el siguiente proceso:

- Se saca la carga frente al depósito.
- Aduana verifica cada guía antes de alzarlo al móvil según los despachos cancelados.
- Se cierra el móvil y se autoriza sacar la carga de Zona Primaria.

#### Aduana (Resguardo Portón).

- Solicita la apertura del móvil para verificar la carga que es llevada (Control aleatorio).

Finalmente, una vez realizado este conjunto de etapas, finaliza el proceso de liberación de la carga Courier para paquetes menores de USD 100. El paquete o guía queda disponible para la entrega al consignatario.

Como fue descrito y destacado por los participantes del sector privado implicados en este extenso proceso, la realización de esta serie de etapas para cada paquete enviado vía Courier

tiene un alto impacto en tiempo y costo. Este proceso puede llegar a suponer un gran desafío para la importación aérea de Paraguay frente a la realidad del auge del comercio electrónico.

**Clasificación:** Procedimiento y sistema.

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación anteriormente mencionada, se propone un cambio de procedimientos, sistema y norma. En primer lugar, debe implementarse la política cero papel para la realización de estas tareas. Además, será realizado un análisis del flujo de actividades necesarias para este proceso, con el objetivo de optimizar y reducir aquellas tareas que no agreguen nada al proceso. Siguiendo con esta lógica, una vez que se haya realizado un análisis del flujo de actividades necesarias para aquellas cargas transportadas por Courier con valor menor a USD 100, el proceso será integrado de forma electrónica en la futura VUCE. Se evitan de esta forma etapas innecesarias y retrabajos en el proceso, que le generan costos adicionales al Importador y le restan competitividad al Paraguay.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 28. FALTA DE DEPÓSITOS APROPIADOS PARA LA CARGA DE IMPORTACIÓN, GENERANDO DEMORAS EN EL PROCESO Y RIESGOS PARA LAS CARGAS

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Análisis de las informaciones

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente, para la importación en el aeropuerto existen 6 depósitos de 300 m<sup>2</sup> aproximadamente, incluyendo el de Courier, con un total de 1.850 m<sup>2</sup>, que atienden las necesidades de toda la carga ingresada para las importaciones aéreas dentro del aeropuerto Silvio Pettrossi. Estos depósitos son competencia de la DINAC y no atienden la realidad de la exportación en Paraguay que trabaja con diferentes necesidades, dependiendo del tipo de carga.

En el depósito de carga de temperatura controlada solo puede ingresar carga suelta ya que la puerta de entrada no permite el ingreso de montacargas con carga paletizada. Cuando hay una importación con un volumen mayor de bultos no hay espacio y la carga no puede quedarse en el depósito. La limitación de espacio genera que las empresas importadoras soliciten la reserva de espacio en depósitos privados para garantizar la disponibilidad de un lugar adecuado para la permanencia de la carga una vez que ésta es descargada del avión.

En el caso de carga general, la falta de infraestructura de los depósitos genera que las cargas de importación y exportación se preparan o paletizan al aire libre, impidiendo el resguardo de la carga, que en algunos casos puede verse fuertemente afectada por los cambios climáticos. Paraguay tiene temperaturas de más de 45 grados centígrados en algunas épocas del año y -por otro lado- no hay techo que proteja la carga de las lluvias y otros fenómenos ambientales, generando retrasos y riesgos en la integridad de la carga, lo que puede generar impactos económicos por pérdida de carga en días de lluvia o altas temperaturas.

Por otro lado, el movimiento de carga/descarga, pesaje y controles de rayos-X en los depósitos están prácticamente sobre la pista, lo cual genera riesgos de seguridad elevados debido al poco espacio existente. Debido a esta falta de seguridad e integridad en los depósitos de la DINAC, el importador muchas veces prefiere pagar un depósito privado, lo que conlleva un

sobrecosto adicional en el proceso, debido a la necesidad de pagar tasas para el tránsito de la carga (USD 1 por 1 kg) hasta el depósito privado, además de las tasas de depósito de DINAC.

Se indicó a modo de ejemplificar el impacto de esta situación el caso de LATAM, que tiene doble Certificación CEIV Pharma otorgado por la IATA, que garantiza el cumplimiento internacional de salvaguardar el producto desde el fabricante hasta su destino final. Este Certificado CEIV Pharma garantiza que las instalaciones, el equipo, las operaciones y el personal cumplan con todas las normas, reglamentaciones y pautas aplicables que se esperan de los fabricantes farmacéuticos mediante auditorías externas. LATAM Cargo Paraguay hoy no puede transportar Pharma porque no puede garantizar la trazabilidad de la carga, al no cumplir con la infraestructura en las bodegas de frío. Por otro lado, la cámara de frío debe tener una precámara con la capacidad de recibir camiones, descargar/cargar, controles por RX, paletizado/despaletizado y una cámara con racks para almacenar con temperatura controlada. La carga sólo debe salir de ese espacio y de la protección de la cadena de frío cuando va a embarcar en el avión. Actualmente, las cámaras no tienen espacio suficiente para las operaciones.

**Clasificación:** Procedimiento/Infraestructura

## 29. FALTA DE EXIGENCIAS A LOS DEPÓSITOS DE DINAC

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Validación conjunta DINAC, Aerolínea, Aduana en el ingreso de la carga

**Actor:** DINAUSA/DINAC

**Descripción del problema:** Fue indicado que DINAUSA no realiza debidamente las exigencias necesarias al depósito de la DINAC, lo que genera un riesgo a la carga. DINAUSA tiene definido por resolución el control de los depósitos de los puertos y aeropuertos para monitoreo de carga perecedera, farmacéutica, entre otros tipos de cargas. Los puertos privados son exigidos por DINAUSA a cumplir una serie de exigencias para garantizar la integridad de la carga. Cuando estas salen/llegan de los depósitos privados, y pasan a los depósitos de DINAC no se mantienen en las condiciones exigidas por DINAUSA a los privados.

**Clasificación:** Procedimiento/Infraestructura

## 30. FALTA DE ZONA ESTÉRIL CON CIRCUITO CERRADO (CCTV) CON CÁMARAS

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Envía la carga al aeropuerto

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente el aeropuerto no cuenta con zona de seguridad en cada depósito, ni con cámaras para mantener resguardada la carga. Esta situación refleja falta de medidas de seguridad en el aeropuerto, las empresas importadoras sienten temor de que la misma sufra el impacto de no tener un control más riguroso por medio de una verdadera zona estéril, por otro lado, se indicó que también hay una falta en el control de los animales que se encuentran en los alrededores del aeropuerto.

**Clasificación:** Procedimiento/Normativo

## 31. FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LOS PROTOCOLOS DE SEGURIDAD EN LOS DEPÓSITOS (SAFETY & SECURITY)

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** ¿Es una carga peligrosa?

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente, no se implementa un protocolo de seguridad apropiado para el ingreso a los depósitos. A la entrada a la zona de carga del aeropuerto existe personal de seguridad a quienes hay que presentarles la cédula en caso de que no se tenga el carnet de identificación. La DINAC tiene codificado los diferentes tipos de acceso, pero hay necesidad de controles más rigurosos en la entrada en donde se encuentra el molinete físico que da acceso al área restringida del aeropuerto. Actualmente no se visualizan las cámaras de seguridad en esta zona y los portones con acceso a la plataforma de despegue y aterrizaje presentan riesgos en su acceso. El aeropuerto cuenta con dos accesos al área de carga: uno en los depósitos y otro es el que va a la plataforma, en la pista de la aeronave; pero se observa la necesidad de un control mayor que permita mantener la integridad de las cargas las plataformas.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución 28, 29, 30, 31:** Para resolver la situación anteriormente mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos e infraestructura. En primer lugar, se recomienda la reorganización de la operación logística dentro del aeropuerto para garantizar el control y seguridad del proceso; para esto será necesaria la transformación del *layout* del aeropuerto. De esta forma, se propone la implementación de una mesa de trabajo público-privada para diseñar de forma conjunta las soluciones de mejora de las instalaciones del aeropuerto. Esta nueva propuesta deberá considerar el desarrollo de una zona estéril en el aeropuerto, así como puestos de control de acceso a la plataforma, ingreso de personas identificadas, un plan de evacuación con salidas de emergencia y área para desechos-contenedores, evitando que circulen personas no autorizadas, garantizando la seguridad e integridad de la carga.

Adicionalmente se propone la implementación de depósito de importación con control único integrado en el acceso de este y zona estéril integrada. El control de peso y escaneo se realizará a la entrada del depósito y la carga permanecerá dentro del depósito hasta la retirada. Este depósito tendrá control 360° con cámaras de seguridad y control de acceso, lo que garantizará la inviolabilidad de la carga una vez verificada en escáner a la entrada del depósito.

Durante la reunión TO BE Conjunto del proceso de exportación, los representantes de la DINAC concordaron rediseñar el aeropuerto de forma conjunta con el sector privado, en el TO BE Conjunto de Importación se reforzó esta propuesta y se indicó que fue realizada una visita al aeropuerto de Montevideo, para obtener referencias del posible *layout* para los aeropuertos de Paraguay. Se indicó que en el gobierno anterior se tenía previsto solucionar estos problemas, en lo que se refiere al diseño, ya que el aeropuerto Silvio Pettrossi tiene 40 años. A modo de ejemplo, los camiones de carga no pueden hacer sus maniobras en área pública, ya que el aeropuerto está diseñado solo para furgonetas, por lo que no se permite que los camiones de carga entren al aeropuerto para hacer su carga y/o descarga, pesaje y salida. La DINAC ya tiene identificada y cuantificada esta situación para adecuar esa zona.

En las cámaras refrigeradas, por medio de esta colaboración público-privada, se deberá trabajar el financiamiento para atender las necesidades de las empresas importadoras y exportadoras; los depósitos refrigerados deberán contar con la Certificación CEIV Pharma, estando aptos para garantizar el espacio adecuado que atienda a las necesidades de las cargas refrigeradas. A modo de ejemplo, es importante indicar que DHL realizó una inversión dentro del depósito de Courier en el 2012, negociando un descuento del 50 % de las tasas, por medio de una colaboración público-privada, que podría ser un mecanismo para implementar las cámaras refrigeradas apropiadas en el aeropuerto.

Adicionalmente se propone la utilización de *slides pallets*, que permiten que las cargas se coloquen en las planchas de *pallets* y luego se movilizan con los *dollys*, de esta forma el *pallet* no tocaría el suelo y mejorará el traslado.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X			X			X

Adicionalmente, se propone la implementación de inspecciones periódicas de la infraestructura actual del aeropuerto por parte de organismos internacionales (por ejemplo, Organización de Aviación Civil Internacional - OACI) con el objetivo de realizar una auditoría de las instalaciones e identificar las vulnerabilidades y necesidades específicas del aeropuerto.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X	X		X		

Adicionalmente, se propone que los depósitos de la DINAC tengan revisiones y controles periódicos por parte de DINAVISA para atender las exigencias sanitarias de Paraguay, garantizando de esta forma la integridad de la carga perecedera, farmacéutica, entre otros.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 32. FALTA DE SEGREGACIÓN DE LA CARGA PELIGROSA DENTRO DE LOS DEPÓSITOS

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** ¿Es una carga peligrosa?

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Dentro de los depósitos de cargas de importación y exportación actualmente no hay segregación apropiada de mercancías peligrosas, el operador de la terminal cuenta con un área especial para almacenamiento, pero no es suficiente para el almacenaje de toda la carga peligrosa que ingresa en el aeropuerto, el lugar asignado está marcado y delimitado, pero el procedimiento no es realizado, generando de esta forma un riesgo alto en el almacén de carga. En el depósito se observan extintores vencidos, falta de detectores de humo, falta de señalización de salidas de emergencia, falta de luces de emergencia, punto de encuentro y plan de respuesta de emergencia en caso de eventos. La DINAC es el organismo responsable de la segregación de la carga peligrosa dentro del depósito de cargas aéreas en concordancia al Reglamento DINAC R 175, punto 175.225 Obligaciones del Operador de Terminal de Carga; y se observan aspectos que no garantizan de manera integral la seguridad de la carga, el aeropuerto y los funcionarios para este tipo de carga.



**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación anteriormente mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos e infraestructura. En primer lugar, será necesario mejorar el espacio de carga peligrosa en los depósitos y adecuarlos a la necesidad del volumen de carga para importación. Esta propuesta deberá ser trabajada en el grupo público-privado para definir el nuevo *layout* del aeropuerto y las necesidades de infraestructura (Ver propuesta 28, 29, 30 y 31). De esta forma se espera que las cargas de exportación posean más espacio, más medidas de seguridad incorporando mejoras en los depósitos a nivel de extintores, identificación de medidas de seguridad, así como medidas de auditoría interna por parte de DINAC para comprobar y garantizar el correcto tratamiento de la carga peligrosa.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X		X				X

Adicionalmente se propone una solución de procedimiento para que la DINAC garantice la capacitación de los funcionarios que operan la carga peligrosa en los depósitos del aeropuerto. Se recomienda que mínimo sea requerida la categoría 8 de capacitación de los funcionarios a ser ofrecida por la DINAC, así como manejar el protocolo de emergencia en caso de evacuación.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



### 33. CARGA ABANDONADA SE MANTIENE EN EL AEROPUERTO, OCUPANDO EL ESPACIO DE LOS DEPÓSITOS

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Pasa la carga por rayos-X

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** La carga abandonada se mantiene en el aeropuerto, lo que impide la utilización eficiente de estos espacios en los depósitos para la carga destinada a una importación. Esta no se puede retirar sin un proceso específico a ser realizado por la Aduana, el Código Aduanero obliga que se lleve a remate o destrucción la carga en el plazo de 90 días. Como se encuentra reflejado en *Título XI de Comercialización y Destrucción de Mercaderías* compuesto por:

- Capítulo 1: Comercialización de Mercaderías Generales
- Capítulo 2: Mercaderías Perecederas, Inflamables, Corrosivas y Otras Similares
- Capítulo 3: Destrucción de Mercaderías

Esta situación refleja un cuello de botella en el sistema existente, ya que la Aduana no interviene de manera correcta y celeridad para realizar el retiro de las cargas abandonadas en los depósitos de la DINAC. En el caso de cargas para remate, la Aduana no autoriza el proceso de forma efectiva y alineada con la DINAC.

**Clasificación:** Procedimiento/Normativo

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. La Aduana deberá responsabilizarse de inmediato a dispensar toda la carga abandonada que se encuentra en el aeropuerto, específicamente cargas que lleven más de 90 días almacenadas en los depósitos del aeropuerto. El Código Aduanero establece un plazo máximo de 90 días para retirar la carga abandonada. La liberación de espacio de estos depósitos permitirá que los importadores/exportadores de carga general y los courier ocupen estos locales.

Es importante resaltar que durante el mapeo se tomaron medidas inmediatas en el tema de la carga abandonada, se desocupó el espacio en un 40 %. Las demoras en el desalojo de este tipo de carga se deben al trámite requerido por parte de Fiscalía. Durante la reunión TO BE Conjunto de exportación la DINAC indicó que se estaba realizando un inventario sobre carga abandonada a pedido de la Aduana de Paraguay. En la reunión de TO BE Conjunto de importación, la DINAC informó que ya se había procedido al vaciado del 50 % (aproximadamente) de los depósitos a pedido de la Aduana.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

## 34. LAS BÁSCULAS DEL AEROPUERTO NO ATIENDEN LA NECESIDAD DE LAS IMPORTACIONES

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Realiza pesaje de la carga (incluido Courier)

**Actor:** Agente de Carga

**Descripción del problema:** Las básculas del aeropuerto no atienden la necesidad de las importaciones y exportaciones. Actualmente existen dos básculas con capacidad de 10 toneladas cada una, las mismas se encuentran en la entrada del aeropuerto. Para realizar el pesaje de la carga es necesario retirarla del camión y colocarla sobre la báscula, ya que no es posible pesar el camión con la carga, lo que exige un proceso logístico complejo, que, en el caso de carga refrigerada, puede tener un alto impacto en la calidad/integridad de esta.

Adicionalmente, es importante resaltar que la báscula se encuentra a la intemperie, en días de lluvia no se puede utilizar, por el riesgo de dañar la carga y también afectar a las cargas refrigeradas, ya que en Paraguay las temperaturas pueden llegar a 45 grados centígrados, lo que afecta la integridad.

**Clasificación:** Procedimiento/Infraestructura

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos e infraestructura. En primer lugar, será necesario reorganizar el espacio de carga para que siga una lógica basada en seguridad, garantía de calidad y control. Este rediseño va a permitir que en los depósitos de exportación del aeropuerto la balanza esté protegida a través de un techado y en un espacio que garantice su integridad, evitando cambios abruptos de temperatura que puedan impactar la carga de importación. Estas balanzas estarán al ras de piso, lo que va a evitar el uso de montacargas. Adicionalmente se propone un rediseño integral de la zona de carga del aeropuerto para que haya una balanza a la entrada de cada depósito, junto con el escáner, facilitando de esta forma el proceso logístico por medio de la creación de un espacio único de control de entrada de la carga al depósito.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



### 35. DEMORAS PARA REALIZAR EL FINIQUITO DE EXPEDIENTES CON LA ADUANA

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** El proceso de despacho -aún cuando se inicia de forma electrónica en SOFIA- requiere que se impriman los documentos y se entreguen en diversas ventanillas de Aduana por cada etapa del proceso. Al ser un proceso en papel, es difícil dar rastreabilidad al expediente y existe poca transparencia del status actual del mismo. Esta situación deja en evidencia un control basado en documentos en papel, debido a la falta de acceso a informaciones relevantes disponibles en los sistemas de control de las autoridades por parte de las terminales. Por ejemplo: solicitud de liberación del arancel, nota de solicitud al director, etc.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de solución:** Todas las situaciones mencionadas anteriormente pueden ser solucionadas a partir de cambios a nivel de procedimientos, sistemas y adecuación de las legislaciones pertinentes. Se propone que todo el proceso de despacho esté de forma digital dentro del sistema SOFIA, con el objetivo de que todas las informaciones sean registradas en un único local y que éste alimente todos los sistemas de control, implementando la política cero papel, y permitiendo la rastreabilidad fiel del status del proceso electrónico. Se evita de esta forma el control de este proceso de forma física.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo se propone que este proceso de despacho se encuentre establecido de forma electrónica en la VUCE, permitiendo la rastreabilidad, transparencia y eficiencia, además del acceso correspondiente de las informaciones por parte de los organismos de control involucrados en el proceso. Adicionalmente, todos los operadores del sector privado podrán crear su usuario y el sistema les permitirá acceder solamente al tipo de informaciones y datos que se vinculan a su función y que son relevantes para sus controles. Lo mismo deberá ocurrir con los órganos de gobierno que realizan controles, para los cuales no será más necesario presentar los documentos en papel. Los principios sobre los que se basó el sector privado para mejorar el proceso fueron políticas públicas del gobierno, como gestión con cero papel, refuerzo de la Ventanilla Única con la participación de todas las entidades de gobierno que regulan y controlan el proceso de importación y el uso de herramientas tecnológicas facilitando el comercio, garantizando el control y posibilitando a los operadores ser más expeditivos.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



### 36. FALTA DE HERRAMIENTAS POR PARTE DE LOS FUNCIONARIOS DE LOS ÓRGANOS DE CONTROL (SENAD, SENAVE, INTN, OTROS), PARA ALERTAR LA REVISIÓN Y DETECCIÓN EN UN PROCESO DE IMPORTACIÓN

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Inspección de la carga

**Actor:** Órganos de Control

**Descripción del problema:** Actualmente los funcionarios de SENAD, SENAVE e INTN no tienen las herramientas adecuadas para identificar si la carga está contaminada. En el caso de SENAD, el organismo no posee laboratorios propios para realizar los análisis, ni recintos de seguridad para verificar una carga. Por reglamento se determina que ellos tienen la potestad de extraer muestras, esta situación genera que en algunos casos los inspectores -cuando toman las muestras- no tengan lugar para realizar los análisis.

En el caso del aeropuerto, tampoco existe una zona estéril para realizar la extracción de muestras de forma segura. Esta es una falta de implementación de medidas de seguridad para los inspectores de INTN, SENAVE y SENAD que toman muestras de los productos, las cuales pueden ser contaminadas al verificar, por falta de los equipamientos/herramientas necesarias para la correcta operación.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos e infraestructura. Se propone la creación de una zona estéril para retirada de muestras en zona primaria (aeropuerto), entendiéndose por un espacio localizado entre un puesto o punto de inspección y las aeronaves, cuyo acceso estará estrictamente controlado, garantizando la seguridad tanto para la empresa exportadora como para los organismos de control.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Por otro lado, a largo plazo se propone dotar de la infraestructura apropiada a los inspectores del SENAD, a través de laboratorios para la realización de los análisis correspondientes y herramientas para que los inspectores puedan efectuar la extracción de muestras con seguridad y siguiendo las mejores prácticas internacionales, garantizando de esta forma la integridad de la carga y permitiendo un proceso de exportación mucho más eficiente y seguro.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



### 37. COBRO DE LA TASA DE HABILITACIÓN DE VUELO FUERA DE HORARIO LABORAL EN DUPLICADO AL IMPORTADOR Y A LA EMPRESA DE COURIER

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Autoriza habilitación extraordinaria

**Actor:** Aduana/DINAC

**Descripción del problema:** Fue indicado el cobro de la tasa de Habilitación de vuelo fuera de horario laboral en duplicado al importador/exportador y a la empresa de Courier. El horario laboral de la DINAC y Aduana es de 8 a 17 horas, con pausa de almuerzo; fuera de este horario se exige una tasa de horario extraordinario para actuación de la Aduana y DINAC. Los valores de las tasas indicadas son los siguientes:

- La tasa de DINAC es de 300.000 guaraníes (habilitación de depósito)
- La tasa de Aduana es de 85.000 guaraníes (habilitación por horario extraordinario)

El cobro es realizado al exportador y también se cobra a la empresa Courier por la misma carga. Esta situación se genera cuando ésta pasa por un proceso de despacho con la intervención de un despachante; esa carga se finiquita con el MANE de la aerolínea y en este momento se cobra el servicio extraordinario de resguardo y habilitación de depósito de DINAC. La empresa de Courier consolida esa carga y vuelve a pagar los mencionados cánones. Es importante destacar que la DINAC realiza el cobro de habilitación por vuelo.

**Clasificación:** Procedimiento



### 38. FALTA DE COORDINACIÓN ENTRE LOS ÓRGANOS DE CONTROL PARA REALIZAR LA INSPECCIÓN

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** ¿Requiere certificados?

**Actor:** Órganos de Control

**Descripción del problema:** Actualmente, se observa una falta de coordinación entre los Órganos de Control, para realizar la inspección física de la carga, generando retrabajo y demoras; las mismas se realizan por separado. En el caso de importación aérea, estas demoras pueden suponer la pérdida del avión, ya que la importación vía aérea implica tiempos menores para realizar la operación. En los procesos de comercio exterior no se ha implementado la inspección conjunta de los organismos de control y esta situación genera que los distintos entes -a la hora de hacer los despachos para verificación de las condiciones de la carga- realicen dichos controles en momentos diferentes del proceso, perdiendo agilidad y eficiencia.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución 37 y 38:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. En el caso de los operarios de DINAC, será

necesario que se modifiquen los turnos actuales de 8 horas a 12 horas, 7 días por semana con atención 24 horas. Esta propuesta permitirá el uso eficiente de los recursos limitados de Aduana, SENAD, DINAVISA, SENAIVE, así como otros organismos involucrados en la importación. Con esta propuesta también aumenta la seguridad del proceso y, consecuentemente, disminuyen los riesgos.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Se propone que la verificación sea una única vez en el punto/puesto específico de verificación de la zona primaria del aeropuerto que funcionará 24 horas/7 días de la semana, distribuyendo la carga de trabajo de forma racional y eficiente al ser un único punto de control. De esta forma, podrá ser realizada una verificación conjunta por parte de los diversos órganos involucrados en el proceso de control de la carga, tales como Aduana, SENAD, DINAVISA, SENAIVE entre otros.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

### 39. FALTA DE CUMPLIMIENTO DE LAS EXIGENCIAS DE CAPACITACIÓN Y TRATAMIENTO DE CARGA PELIGROSA

**Proceso:** Importación/Exportación aérea

**Actividad:** General

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Falta de cumplimiento de las exigencias de capacitación y tratamiento de carga peligrosa definidas por parte de DINAC en el Reglamento de Operaciones R 175 para el tratamiento de carga peligrosa por parte de sus funcionarios. Exigencias definidas en DINAC R175 punto 175.005 (a) y en el programa de instrucción, 175.310. Esta situación puede generar riesgos en el proceso de importación, ya que pueden ocurrir casos de no realizar la correcta separación y segregación de la carga peligrosa dentro del depósito, generando riesgos a la operación, a los profesionales y al lugar donde se manipula la carga.

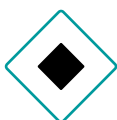
**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación anteriormente mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. En primer lugar, será necesaria la aplicación de la resolución 175.005 de la DINAC de forma efectiva en lo que se refiere a la capacitación del personal garantizando; de esta forma será la correcta separación y segregación de la carga peligrosa dentro del depósito por parte de los profesionales responsables.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Adicionalmente, se propone el uso de tecnología y de sistemas para optimizar el proceso y garantizar la eficiencia plena de la importación por parte de los funcionarios de la DINAC. Con el objetivo de tener procesos ágiles y distribuidos de forma eficiente a cada funcionario que forma parte de la organización.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 40. FALTA DE ESTABILIDAD DE LOS SISTEMAS VUE Y SOFIA EN EL PROCESO DE REGISTRO DE LA IMPORTACIÓN

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** VUE

**Descripción del problema:** Fue constatado por parte del sector privado que existen casos en que VUE y SOFIA no se encuentran operativos. La inestabilidad de los sistemas en el momento de solicitar los trámites y permisos previos de importación y exportación genera que los exportadores/despachantes se vean imposibilitados de dar continuidad con el proceso por estos fallos, lo que puede acarrear costos extras en la operación. Si el sistema está inoperativo (en el lenguaje del sector, se refieren a esta situación cuando el sistema “se cae”), se pierde toda la información cargada y el tiempo invertido por parte de los profesionales del sector privado. Por ejemplo, en el caso de que se presente esta inestabilidad al momento de solicitar un certificado fitosanitario a SENAVE, la demora en procesar dicha solicitud y la emisión del mismo impide la continuación del proceso. Si no se finaliza el trámite en el mismo día, existe el riesgo de pagar nuevamente las tasas al día siguiente (pagando en duplicado), ya que no se logró finalizar el trámite.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio en la operación y estabilidad de los sistemas impactados. En primer lugar, será necesario realizar una investigación profunda y específica, con el objetivo de identificar las causas que generan la inestabilidad de los sistemas y, a su vez, será necesaria la creación de un plan de contingencia para evitar parar con las operaciones.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Actualmente, la Agencia de Cooperación Internacional de Corea (KOICA) está contribuyendo con el gobierno de Paraguay para el desarrollo de la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Se propone que las soluciones identificadas en el mapeo sean llevadas a una mesa de trabajo con KOICA, para garantizar la efectiva implementación de una VUCE con las debidas funcionalidades, tales como rastreabilidad de la carga, visualización personalizada para cada actor a través de



roles específicos, adicionalmente con la implementación un portal externo para los usuarios permitiendo la realización de las declaraciones antes de la llegada de la carga (ingreso a la zona primaria). Se busca así también una plataforma que realmente atienda al sector privado y público, evitando inestabilidades sistémicas y alcanzando una verdadera integración entre los organismos de control, generando procesos ágiles, eficientes y transparentes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

## 41. UTILIZACIÓN DE DIVERSOS SISTEMAS PARA REALIZAR EL DESPACHO DE IMPORTACIÓN

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Oficializa el despacho

**Actor:** Despachante

**Descripción del problema:** En Paraguay existen dos Ventanillas Únicas de Comercio Exterior, los procesos de exportación se tramitan a través de la VUE y los procesos de importación a través de la VUI. Pese a que el nombre indica Exportación en la VUE, en la práctica, en el caso de una importación existen procesos que se realizan en la VUE y procesos de exportación que se realizan en la VUI. Consecuentemente, existe una gran complejidad, así como retrabajo por la falta de un único sistema de gestión del comercio exterior. Por ejemplo: En la VUE se gestionan todos los registros de importación que requieren de licencia previa.

Esta situación refleja que -para oficializar el despacho- es necesario realizar procesos con diversos sistemas. Por ejemplo, como fue indicado anteriormente, en el caso de certificados los datos son registrados en VUE, que se define como un: “sistema integral de gestión basado en reingenierías de procedimientos, adecuación legal y estructura tecnológica, que permitirá a las personas e instituciones intervinientes en la exportación actuar de forma interactiva, disponibilizando el registro único de exportadores y la tramitación abreviada”. Por otro lado, la VUI es definida como: “una herramienta de gobierno electrónico que permite a las instituciones intervinientes en el proceso de importación, interactuar en forma coordinada con la DNA, en la gestión de los permisos, autorizaciones y certificaciones -en tiempo real- a través de un sistema de gestión electrónico basado en internet”.

La VUE y la VUI, en parte, se relacionan entre sí e interaccionan con instituciones del Estado y entidades privadas. En el caso del despacho, este debe ser emitido en SOFIA, que es un sistema de despacho aduanero informatizado, que interactúa de forma directa con sus usuarios: Despachantes de Aduana, Empresas de transporte, Depositarios, funcionarios de Aduana y con los Organismos vinculados al comercio exterior.

La utilización de estos dos sistemas genera retrabajo, ya que no hay una plataforma única donde los datos sean cargados una única vez. Todo lo que está en la VUE y la VUI debe estar en SOFIA. Por cada autorización de algún órgano de control en VUI o VUE debe ser identificado un código que debe ser trasladado manualmente a SOFIA por parte del despachante, para que el sistema haga la vinculación.

**Clasificación:** Sistema



## 42. LOS DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑAN LA CARGA SON EMITIDOS DE FORMA FÍSICA

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Agente de Carga / DINAC

**Descripción del problema:** Para la emisión de la guía aérea, pese a ser un documento electrónico, el original debe ser emitido en papel y debe acompañar a la carga en todo momento con firma y sello del Agente de Carga que emite la guía en origen, lo que genera demoras en el proceso debido a su verificación presencial.

Adicionalmente, para recibir de manera física la carga en el aeropuerto es necesario entregar la guía de despacho (aérea) a DINAC y Aduana de forma física, aún cuando los documentos son emitidos electrónicamente. Se entregan 5 (cinco) copias de la guía física en papel a la DINAC; la guía contiene todos los datos como shipper, consignatario, peso, bulto, tipo de mercadería, volumen y datos del transportista que va a acompañar a la carga.

Las copias que se emiten son para los siguientes actores:

- Copia para el shipper.
- Copia para el Agente de carga.
- Comercial de la Transportadora.
- Consigner.
- Copia para la Compañía aérea.

Por último, la carga debe pasar por rayos X y el pesaje, en el caso que esté todo correcto, no habiendo diferencia de peso entre lo que está declarado en la guía y lo que se observa en la báscula, la carga sigue su proceso normal, se sella el papel de la guía y con ese documento el despachante continúa el despacho y a la aerolínea se le entrega un nuevo set de guías AWB, que tiene 10 ejemplares en papel. El Despachante realiza el despacho una vez que la carga ingresa al recinto de DINAC en zona primaria. Este solo utiliza una copia de la guía para finalizar y finiquitar el despacho, una vez culminado, entrega una copia del despacho a la aerolínea como prueba de que está todo correcto para su salida. El finiquito de despacho y liquidación de tasas debe realizarse dentro del horario mencionado para el Cut off y debe ser entregado al depósito de exportación de DINAC como prueba de que está todo finiquitado para la salida final de la mercadería. Es importante resaltar que, aun cuando el manifiesto se transmite de forma electrónica, debe imprimirse de forma física para su presentación; esto refleja que actualmente la DINAC no tiene un procedimiento de verificación electrónica.

El Código Aduanero establece que la guía aérea debe venir con la carga en papel, esta situación refleja la falta de adherencia a los nuevos desarrollos tecnológicos como lo son el blockchain, QR code, entre otros. En otros lugares del mundo ya se utilizan guías aéreas electrónicas, como es el caso europeo. Esta situación representa un desafío normativo importante.

**Clasificación:** Procedimiento/Sistema/Norma

**Propuesta de Solución 41 y 42:** Para resolver las situaciones antes mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, sistema y norma. En primer lugar, se propone que todos los órganos de control involucrados en el proceso de importación estén en la VUI, evitando de esta forma la utilización de papel, permitiendo la trazabilidad del proceso de forma sistémica. Esta propuesta va a permitir que los importadores/exportadores/despachantes puedan realizar cualquier trámite, permiso o certificado a través de esta plataforma de forma electrónica.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo, la VUE y la VUI evolucionarán a una Ventanilla Única de Comercio Exterior, siendo un único canal para realizar las operaciones de exportación e importación. La ventanilla única va a generar las informaciones necesarias para crear la guía, permitiendo de esta forma que el Agente de Carga valide los datos vía sistema, agregando las informaciones necesarias; después de tener todas las informaciones aprobadas y validadas, se enviarán a la aerolínea que recibirá los datos de forma automatizada.

La VUCE permitirá generar un borrador de la guía que podrá ser enviado a los actores que lo requieran (exportador/importador/despachante) para iniciar sus procesos. Tendrá las características de una carpeta documental a la cual se podrá acceder de forma virtual y podrá ser alimentada de información con la institución que lo requiera. Por ejemplo, los datos del borrador que interesan a DINAVISA son el código de la guía y el peso de la carga, por lo que la VUCE deberá enviar solo esta información vía sistema.

Es importante resaltar que con las informaciones de la carga y de la factura se podrán gestionar los certificados y no será necesario emitir la guía o utilizar el borrador. De todas formas, cuando algún organismo lo requiera, podrá acceder a estas informaciones en el borrador que se encontrará en la carpeta documental. Por ejemplo, actualmente cuando se pide la autorización a DINAVISA se debe adjuntar el registro sanitario; con la propuesta de automatización del sistema de la VUCE, el sistema dará el check con el registro del producto de forma automatizada.

Adicionalmente se propone que los documentos/datos que deben acompañar a la carga sean emitidos directamente en la Ventanilla Única de Comercio Exterior, por lo que no será necesario entregar en papel a la aerolínea. En el caso de que sea exigencia de un tercer país la entrega en papel de los documentos que acompañan la carga, será posible emitir una copia en papel directamente en la VUCE, por lo que la aerolínea (o cualquier actor interesado) podrá emitir una copia de forma inmediata. Es importante resaltar que ya es práctica internacional la implementación del Certificado de Origen Digital. A modo de ejemplo, algunos países que lo aceptan son Argentina y Brasil, Uruguay y Chile.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Se propone una actualización del Código Aduanero para eliminar la necesidad de una guía aérea en papel, generando de esta forma un proceso más ágil y eficiente, siguiendo las buenas prácticas internacionales y los desarrollos tecnológicos.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 43. CONSULARIZACIÓN EN ORIGEN AUMENTA LOS COSTOS

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Consularización de documentos

**Actor:** Despachante

**Descripción del problema:** El cumplimiento de la Ley 4033 sobre Arancel Consular, demanda la tramitación presencial de la consularización en los consulados paraguayos en el país de origen de la mercadería. De esta forma, quien realiza el trámite es el exportador (o quien éste designe) a pedido del importador. Este procedimiento, demanda el traslado hasta el consulado más cercano al local de la empresa exportadora, la presentación de los documentos físicos, el pago de la tasa del servicio y -posteriormente, en el tiempo establecido por dicha entidad- el retiro presencial de los documentos consularizados. Para realizar esta diligencia, los exportadores cobran a los importadores paraguayos un valor por dicho servicio, que en ciertas ocasiones llega a ser mayor a la consularización en sí. Siendo que este procedimiento es una formalidad para proceder con el despacho de importación en Paraguay, representa un aumento en los costos de la operación. Por ejemplo: 15 dólares por documento referente a la Factura y BL, y 25 por el Certificado de Origen. Cuando la consularización se realiza por la VUI en Paraguay, por no haberse hecho en el país de origen, cada documento tiene un costo de 500.000 guaraníes por documento, lo que corresponde aproximadamente a 73 dólares. A la vez, el hecho de que Paraguay sea prácticamente el único país en solicitar este tipo de procedimientos afecta a la competitividad de los importadores, encareciendo en definitiva los productos que llegan al mercado local.

El pago de la visación consular es realizado en dólares estadounidenses en los consulados de Paraguay. El valor del cual se toma dicha moneda extranjera es definido por el consulado en cuestión y comunicada a los responsables por realizar el proceso de visación consular, mediante circulares colocadas en las oficinas de dichos consulados. La imposibilidad de conocer este valor con anterioridad a la llegada a la oficina y la necesidad de realizar conversiones, cada vez que es necesario realizar dicho pago, impide tener una previsibilidad de los costos de la operación y no es posible realizar una liquidación previa. Actualmente existen 3 formas de pagar:

- Con cuenta en el BNF, se realiza el pago directamente en este banco con una tasa de 2.500 guaraníes.
- Pago por intermediación del Centro de Despachante con una tasa de 10.000 guaraníes.
- Por ventanilla, pago presencial, sin tasa extra.

Durante la pandemia se disminuyeron los valores de la consularización de 5 a 2 jornales; posteriormente se retomaron los valores originales, lo que aumentó nuevamente el costo para realizar una importación a Paraguay.

Un ejemplo con impacto directo en los plazos de una importación aérea en Paraguay fue mencionado durante la reunión TO BE Conjunto. El caso, relatado por una aerolínea, ocurrió con una carga de Chicago que hizo tránsito en Miami y llegó a Ciudad del Este. La Aduana le dijo al agente de transporte que tenía que solicitar en origen la consularización, en Chicago no hay consulado y tuvo que hacerlo vía Miami, lo que resultó en la carga parada por 2 semanas.

**Clasificación:** Procedimiento/Normativo

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, sistema y normativo. Para solucionar este problema es necesario tomar una serie de medidas que no solo colocarán a Paraguay en igualdad de condiciones que el resto de sus socios comerciales, sino que también simplificará el proceso. Las propuestas que se encuentran a continuación requieren, además del compromiso y la voluntad política de las autoridades con la facilitación del comercio, realizar cambios en

las legislaciones y procedimientos. Se propone la derogación de la Ley 4033 de 2010 y la Ley 5254 de 2014, siendo así derogadas todas las leyes anteriores referidas al arancel Consular (desde su creación, a partir del Decreto Ley 46 de 1972). La derogación de estas leyes tiene por objetivo que no sea obligatorio para las empresas, ni requerido por las autoridades nacionales, realizar la consularización de documentos para los fines de despachos de importación, siendo todos los problemas ocasionados por ella eliminados, dando mayor agilidad a las operaciones y disminuyendo el “costo país” ocasionado por la misma.

Actualmente, la visación consular puede ser tramitada de forma automática, no estando así vinculada a la prestación de un servicio de control de la originalidad de dichos documentos por parte del MRE, siendo este el principal motivo por el cual se propone la derogación sin querer en ningún momento disminuir los controles reales y efectivos realizados por las autoridades nacionales. Siendo conscientes de que en la actualidad una parte significativa del presupuesto del MRE está vinculado a esta práctica, y que la eliminación de la misma requiere una reasignación de recursos para este Ministerio, ello deberá solucionarse antes de la derogación de las leyes citadas.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

Adicionalmente se plantea una serie de medidas para aplicar en un corto plazo, para solucionar parcialmente los problemas mencionados:

- Modificación de la Ley 4033 y el Decreto 741/18 de diciembre de 2018, donde se establecen los montos para el pago de la consularización de documentos en VUI. Siendo el procesamiento automático dentro de la VUI, se propone que el valor máximo sea el mismo aplicado para realizar los trámites presenciales, sin el cobro actual de la multa.
- Modificar la moneda en la cual está establecida la tasa de la visación consular, para que la misma sea fijada en jornales diarios en guaraníes. De esa forma, los importadores podrán realizar con exactitud su previsión de gastos, otorgando mayor previsibilidad y eliminando cualquier tipo de perjuicio ante variaciones en el tipo de cambio.
- Alteración del artículo 15 de la Ley 4033 de 2010 para la eliminación de la multa aplicada por realizar la consularización de forma presencial en el MRE en Asunción. Siendo que el MRE ha establecido la posibilidad de realizar estos procedimientos en Paraguay de forma digital, ingresando a la VUI y que dichos documentos tienen valor dentro del territorio nacional, la multa establecida en el artículo N° 15 se encuentra desfasada. La eliminación de la multa en la tramitación electrónica y presencial en el MRE, tendrá un impacto significativo en la disminución de costos de este procedimiento.
- Emisión de comprobantes electrónicos de pagos por medio de la VUI con validez para los controles posteriores.
- Cobrar por un único set de documentos mercantiles de importación y no de forma separada.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 44. LIMITACIONES PARA REALIZAR LOS PAGOS DE LAS TASAS CON LOS ORGANISMOS DE CONTROL

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Gestiona Licencias, Permisos y Certificados

**Actor:** Órganos de Control

**Descripción del problema:** Realizar el pago a los organismos de control responsables por la emisión de los permisos previos de importación/exportación presenta numerosos desafíos. En primer lugar, la falta de bancos habilitados para realizar el pago y la imposibilidad de realizar transferencias desde otros bancos obliga a los importadores/exportadores a tener que abrir una cuenta en los bancos que la institución tiene habilitados para poder realizar una transferencia o, de lo contrario, realizar el pago de forma presencial en dicho banco hasta las 13 horas.

En el caso de DINAVISA, el pago electrónico es realizado a través de la VUI. En el caso de la VUE, sí es necesario realizar el pago por ventanilla de forma presencial. El pago electrónico al MIC para Licencias previas solamente puede realizarse en el Banco Nacional de Fomento, no siendo posible realizar una transferencia de otros bancos con los cuales operan los importadores/exportadores. El MIC habilitó 4 bancos adicionales para realizar los pagos para otros procesos (que no incluyen Licencias previas), como fue indicado en la reunión TO BE Conjunto.

Adicionalmente, los organismos de control tienen un horario administrativo para la emisión de licencias y permisos, que no atiende al ritmo de importación aérea, generando demoras y costos al proceso logístico.

**Clasificación:** Procedimiento y Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento, sistema y normativas. Con el objetivo de que los importadores y exportadores puedan cumplir con sus obligaciones por medio del pago de tasas de forma fácil y ágil, en primer lugar se deberán adecuar las disposiciones legales vigentes que permitan modernizar la gestión del cobro de servicios públicos, para que todos los organismos de control tengan habilitado el pago electrónico;

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

En segundo lugar, se deberá aumentar la red de cobro de la actual VUE y la VUI, así como de todos los organismos vinculados a ella, para que de esta forma sea posible efectuar los pagos desde todos los bancos que operan en Paraguay, no solamente a través del BNF, como actualmente se encuentra definido en decreto.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Se propone adicionalmente la generación de comprobantes de pago por medio de la VUE/VUI, a los que la Aduana podrá acceder para el control de pendencias al momento de oficializar el

despacho, así como otros organismos de control para emitir sus correspondientes certificados, análisis, etc. Actualmente, la Aduana y la VUE están desarrollando el sistema de prepago; para que esto funcione todas las instituciones involucradas en las exportaciones deben incorporarse a esta plataforma.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo, como ya fue descrito anteriormente (Ver propuesta 42 y 43), se propone que la futura Ventanilla Única de Comercio Exterior desarrolle un sistema de pago global que integre a todos los Órganos de Control. Este módulo tendrá por objetivo permitir el conocimiento de las obligaciones pecuniarias y el pago centralizado de impuestos, tasas públicas y cargas privadas relacionadas con los procesos de importación y de exportación, de forma sencilla, automática y organizada. Se sugiere que tenga una interfaz amigable que permita seleccionar el tipo de pago que quiere realizarse (multa, certificados, permisos, etc.), por medio de un código de barras que identificará el valor a pagar, el destinatario del pago, entre otros detalles relevantes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 45. COBRO DE TASA DE REDESTINACIÓN POR PARTE DE LA DINAC, CUANDO LA MISMA VA A UN PUERTO PRIVADO

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente, se cobra un valor por parte de la DINAC cuando existe una redestinación de la carga de importación en tránsito a un puerto privado; aún cuando la carga no permanece en los depósitos de DINAC, el aeropuerto debe ser considerado como un punto de llegada/salida de carga y no de depósito. No hay una segregación de los valores pagados a la DINAC para separar las tasas de operación de las tasas de depósito, la DINAC factura al puerto que le despacha la carga, esta tasa es cobrada por peso guía. Esta situación genera un sobrecosto al proceso encareciendo la logística y, consecuentemente, impactando en el costo final del proceso de importación.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver las situaciones anteriormente mencionadas, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y normativa. Se recomienda la revisión de las tasas de la DINAC referentes a cuando una carga llega para redestinación a un puerto privado para depósito. El aeropuerto debe ser un punto de llegada/salida de carga y no de depósito. Caso contrario, si realmente es interés del aeropuerto constituirse como depositario, se propone la creación en local separado y seguro de un depósito de carga de DINAC. Cuando no exista un depósito en el aeropuerto con estas características, el proceso debe ser rediseñado para garantizar que no exista pago de tasas de depósito a DINAC, pudiendo ser:



- Retirada automática de la carga para transporte a local del importador, tras la cancelación del despacho y que la carga esté liberada.
- Traslado de la carga para depósito privado, tras la cancelación del despacho y la carga está liberada.

Será necesario segregar los valores pagos hoy a DINAC, para separar las tasas de operación de las de depósito, permitiendo que no sea cobrada la tasa de depósito de DINAC cuando no sea requerido el uso de este. Adicionalmente se propone que el depósito de DINAC sea reacondicionado para garantizar el tratamiento correcto y adecuado de la carga.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 46. FALTA DE REGULARIZACIÓN E IDONEIDAD DEL AGENTE DE CARGA

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Agente de carga/DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente no hay requisitos específicos que regulen a los agentes de carga, los conocimientos actuales no atienden la realidad del proceso aéreo. No hay una certificación para los agentes de carga por parte de la DINAC y la Aduana. Cada dos años se hace la reinscripción del Agente de Carga, donde solo es necesario firmar, aún no se ha logrado atender este desafío por parte de los actores involucrados.

La Aduana solo solicita los estatutos, con base en esas informaciones se registra el Agente de Carga, posteriormente se presenta el RUC. De esta forma, la persona que hizo la solicitud ya tiene la posibilidad de ejercer como Agente de Carga. Es importante resaltar la gran importancia del papel de Agente de Carga dentro del proceso de exportación aérea, la falta de regulación por parte de la Aduana, aspecto que se ve reflejado en la falta de información en el Código Aduanero, no presenta informaciones completas de las funciones de este actor.

Un punto muy importante es el manejo de las cargas peligrosas por parte de los agentes de carga. Actualmente, el curso de mercancía peligrosa no es exigido, con lo que no todos los agentes están capacitados para atender este tipo de situación. El curso tiene duración de dos años, lo que resulta en una inversión económica elevada para el sector privado (empresas). Los agentes de carga deben realizar diversos cursos de capacitación en cualquier modalidad que puedan afectar a los diferentes tipos de producto. La DINAC tiene que definir la cantidad de requisitos para embarcar carga aérea por parte de los agentes.

Esta falta de regularización dificulta que la persona que embarca la carga sea la idónea, es decir, que tenga los conocimientos especializados y estar certificados por el órgano competente. Esta situación hace que en algunos casos los agentes de carga no tengan el conocimiento apropiado para actuar en el proceso de exportación aérea, demostrando una falta de capacitación.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver esta situación, se propone una solución que requiere un cambio en los niveles de procedimiento y norma. Será necesario establecer una definición por parte de DINAC de las exigencias mínimas necesarias para poder ser agente de carga, tales como: Certificados de carga básica, carga peligrosa, permiso para el transporte de carga aérea.

Actualmente, la Asociación de Transitarios y Operadores Logísticos del Paraguay (ATOLPAR) está trabajando con la DINAC la norma que rige a los agentes de carga.

En paralelo, en el proyecto del nuevo Código Aduanero del Paraguay se propone que sea establecida la necesidad de que los agentes de carga para el transporte aéreo presenten un certificado que refleje su capacidad para transportar carga básica y carga peligrosa con las mejores prácticas internacionales. En el caso específico de la carga peligrosa se propone adicionalmente evaluar la posibilidad de que DINAC autorice la realización de capacitaciones por parte del sector privado, trayendo a los especialistas en Dangerous Goods. Con el objetivo de permitir que el sector privado se capacite y por otro lado capacite al sector público.

Esta certificación va a garantizar que los agentes de cargas tengan la capacitación idónea para transportar cualquier tipo de carga con seguridad. Entre los principales puntos se encuentran:

- Los Agentes de Carga aérea peligrosa deberán estar capacitados para transportar este tipo de carga especial.
- Certificación emitida en Ventanilla Única con validez temporal.
- Definir entre DINAC, agentes de carga y aerolínea las exigencias para certificar a los agentes.
- Creación de un grupo de trabajo público-privado o comité entre la DINAC, Aduana, Aerolíneas y ATOLPAR con los agentes de carga.

Adicionalmente se deberá crear un filtro que permita definir cuáles son los actores idóneos para ser Agente de Carga. Entre las características que se proponen están que el Agente de Carga esté certificado, con cursos de carga básica, carga peligrosa, permitiendo la identificación del tipo de carga y sus características cuando pasa por su depósito. Por otro lado, todas las personas participantes del manoseo de la carga no podrán tener antecedentes criminales. Adicionalmente, las Aerolíneas deberán exigir que todos los agentes de carga estén certificados por parte de la DINAC.

Por último, se propone que este tema se discuta adicionalmente en los dos comités nacionales de facilitación. Uno de ellos es el Comité Nacional de Seguridad, con altas autoridades del transporte aéreo, que está integrado a nivel de ministros y presidente de la DINAC; también está el CONASAC (Comité Nacional de Seguridad) presente en los comités de aeropuertos, que serían la parte operativa a implementar las políticas y que también atienden las oportunidades de mejora.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X		X				X

Este desafío, con impacto tanto en la importación como en la exportación aérea fue comentado por la DINAC en las reuniones de TO BE Conjunto de exportación, que indicó en las que existe la figura de agente acreditado y expedidores reconocidos, definidos como aquel “Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen las reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave”. Existe una regulación que establece los parámetros para el proceso de certificación de los expedidores reconocidos con la condición de que apliquen controles de seguridad sobre los envíos que son tratados como carga aérea por los agentes acreditados y los explotadores de aeronaves. Esta figura posee importantes beneficios, en todo lo que conlleva a operaciones dentro de las instalaciones de la cadena de suministro. Un ejemplo es el caso de DHL, que indica a la DINAC todo lo que ocurría en su sistema de seguridad antes de llegar al aeropuerto, otro expedidor reconocido es el Correo Paraguayo. Se propone que exista

una amplia difusión de esta figura a través de los gremios y entidades del sector privado, para aumentar el nivel de adhesión por parte de los actores correspondientes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
		X	X					X



## 47. FALTA DE SUFICIENTE PERSONAL DE DINAC PARA ATENDER LOS AVIONES DE CARGA, DE FORMA SIMULTÁNEA, EN EL AEROPUERTO

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente existe falta de personal suficiente de DINAC para atender la carga en el aeropuerto cuando llegan varios aviones, ya sean cargueros o de pasajeros, de forma simultánea. Este desafío provoca un alto impacto en los plazos de operación de los aviones cargueros, impidiendo que aumenten las rutas de aviones cargueros en Paraguay y afectando de forma directa a las importaciones aéreas, así como a las exportaciones aéreas. Entre otros inconvenientes de carácter operacional y con un impacto crítico, la carga puede quedar a la intemperie por tiempo indeterminado por falta de personal, provocando que las condiciones climáticas afecten de forma directa a dichas cargas y pudiendo provocar la pérdida de la misma.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** A lo largo de las reuniones de TO BE Conjunto, en las que fue presentado y validado junto al sector público el mapeo de la importación aérea, la DINAC informó que ya tiene planificada la contratación de 70 funcionarios para servicios de terceros, lo que va a permitir atender las necesidades del aeropuerto, para la carga y descarga de la mercadería.

Sobre este punto específico, además de la contratación de nuevos funcionarios cualificados, se propone extender el horario de operación de los aviones cargueros de las 7 a las 21 horas. Además, se deberá definir un cuadro de horarios específicos que garantice la calidad de la operación y respete los requisitos descritos en la ley laboral. Por último, se propone que sean definidas junto con el sector privado las franjas de horarios en las cuales llegan los vuelos cargueros para coordinar al personal de la DINAC de forma efectiva.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 48. DIVERGENCIAS EN EL PESO DE LA BALANZA DEL AEROPUERTO, GENERANDO INSEGURIDAD EN LAS EMPRESAS IMPORTADORAS

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Pesa en balanza

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Cuando hay una diferencia de mayor o menor 4 % del peso de la carga entre lo declarado en la guía aérea y el de la balanza de DINAC, el agente de carga debe elaborar una nota de solicitud de corrección de peso, documento físico que precisa de firma y sello del responsable de DINAC. Este documento es enviado junto al Despachante a la oficina de DINAC en el aeropuerto para iniciar el proceso de corrección. Esto puede generar demoras por la corrección de documentación, así como aumento de costos por tasas y estancia prolongada.

La balanza de DINAC en el aeropuerto, pese a tener la certificación del Instituto Nacional de Tecnología y Normalización, enfrenta problemas de peso entre lo declarado por el importador, lo verificado por la aerolínea en el destino y el resultado del peso de DINAC. El peso en la balanza de DINAC genera inseguridad al sector privado en cuanto a la correcta medición del peso, lo que termina requiriendo de corrección urgente de la guía aérea.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. En primer lugar, se sugiere realizar una validación semestral, pudiendo preferiblemente ser trimestral, de la balanza de DINAC por parte del INTN y una certificación semestral de la misma para mejorar la transparencia y seguridad del correcto funcionamiento de las balanzas, generando mayor confianza al sector privado.

Adicionalmente, se propone realizar una calibración de la balanza secundaria (también denominada testigo o patrón) en el aeropuerto por parte de INTN. Durante la reunión TO BE Conjunto INTN indicó que los certificados de balanza de INTN tienen una indicación particular sobre forma de lectura del peso, en el informe puede estar indicado que al peso final hay que sumarle o restarle un porcentaje. Es necesario saber interpretar el informe de balanza, para lo cual será necesaria una capacitación o una revisión de las indicaciones dadas por INTN en el informe por parte de los funcionarios de la DINAC.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Por último, se propone a largo plazo que la corrección de la documentación sea solicitada vía sistema VUCE con gestión automática por parte de DINAC, implementando gestión de riesgo y aprobación automática según parámetros internos del organismo. Permitiendo de esta forma alertar automáticamente a todos los actores involucrados en el proceso de importación.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		

## 49. DIFERENCIA DE PESO EN LA DESCONSOLIDACIÓN EXIGE AJUSTE DE FORMA MANUAL/PRESENCIAL

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Desconsolida la carga

**Actor:** Agente de Carga/DINAC

**Descripción del problema:** En la etapa del cierre de desconsolidación en SOFIA, para carga consolidada, cuando exista una diferencia de peso (aunque sea 1 g) entre lo declarado en la guía aérea y lo declarado en la balanza de DINAC, el último cierre del sistema SOFIA, posterior a la desconsolidación, debe ser hecho de forma manual. El sistema SOFIA no permite el cierre automático, aunque la diferencia de peso esté dentro del más o menos 4 %. Esto exige que el Agente de Carga se desplace hasta el aeropuerto con las guías aéreas correspondientes y realice/solicite el trámite en DINAC (SOFIA) de forma presencial.

**Clasificación:** Procedimiento y Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos y sistema. En primer lugar, la DINAC realizará el cierre del ingreso a depósito de manera automática cuando la carga se encuentre dentro del margen mayor o menor a 4 %, evitando así tener que realizar una solicitud presencial o telefónica para lograr el cierre.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

Actualmente se está trabajando esta modificación en la reforma del Código Aduanero. De acuerdo con el tipo de naturaleza del producto, existe la tolerancia del 4 %; inicialmente esta se aplicaba para granos, pero afectó a todos los tipos de carga.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 50. FALTA DE CAPACITACIÓN DE LOS FUNCIONARIOS DE ANNP EN EL USO DEL SISTEMA SOFIA PARA AUTORIZACIÓN DE TRÁNSITO

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Realiza tránsito de la carga

**Actor:** Agente de carga

**Descripción del problema:** En el caso de tránsito entre el aeropuerto y el puerto, se necesita realizar el trámite de traslado en el sistema SOFIA. Los funcionarios de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANPP) no cuentan con la capacitación debida para realizar los trámites en el sistema SOFIA. Esto genera demoras en el proceso al ser necesario dedicar tiempo para desplazarse hasta las oficinas de la ANNP, que no se encuentran en Asunción, y orientar a los funcionarios sobre el correcto procedimiento para autorizar el tránsito de la carga.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimientos. La ANNP garantizará que sus funcionarios reciban la capacitación necesaria que asegure el conocimiento adecuado para la ejecución de los trámites.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 51. PROCESO DE FINIQUITO DE DESPACHO JUNTO A ADUANA EXIGE EMISIÓN DE DOCUMENTOS EN PAPEL

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** Libera la carga

**Actor:** Aduana

**Descripción del problema:** Una vez finalizado el proceso aduanero, para dar por finiquitado el despacho y liberar la carga, se hace necesario imprimir seis copias del despacho. Estas deben ser selladas en contraloría y pasar por la siguiente secuencia física de validación:

**Resguardo -> Registro -> Contraloría -> Despachante -> Importador -> DINAC**

Este proceso genera demoras, falta de transparencia, así como dificultad para rastrear el estatus de la liberación de la carga y dar secuencia al proceso de retirada de la misma por parte del importador. Todo ello impacta en sobrecostos al proceso y puede suponer una mayor estadía en los depósitos.

**Clasificación:** Procedimiento/Sistema



## 52. EXIGENCIA DE USO DE PAPEL PREIMPRESO DEL CENTRO DE DESPACHANTES PARA LA LIBERACIÓN DEL DESPACHO

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Importador/Despachante

**Descripción del problema:** Para la entrega física de todos los despachos de importación, es exigida por parte de la Aduana la utilización del papel preimpreso del Centro de Despachantes, que tiene un costo de 500 guaraníes por hoja impresa. Es importante tener en cuenta que este despacho puede estar formado por un mínimo 4 hojas, pudiendo llegar a más de 500 hojas por despacho, con el consiguiente impacto económico en el proceso.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución 51 y 52:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de normas y sistema. La eliminación de la exigencia del uso del papel preimpreso para el proceso de despacho (“impresión” del despacho). Esto será posible a través de la realización de los trámites directamente por sistema y que la carpeta sea exclusivamente digital, sin necesidad de entrega de documento en papel en cualquier etapa del proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A corto plazo, se propone que, para garantizar el cumplimiento de las exigencias de entrega de documentos en papel, se permita que los documentos sean impresos en papel A4 normal, sin necesidad de ser el papel preimpreso del centro de Despachantes.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



### 53. RETRAJO POR PARTE DEL COURIER EN LA ELABORACIÓN DE DOCUMENTOS, POR FALTA DE INTEGRACIÓN DE SISTEMAS

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** Transmite manifiesto de carga

**Actor:** Agente de Carga/DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente la SET solicita a Aduana los datos de la factura que acompañan la guía aérea. El Courier necesita elaborar dos planillas con los mismos datos (los datos de la factura comercial contenida en la guía aérea), lo que genera una duplicidad de esfuerzo y trabajo. Esto se da porque el sistema TERE 2 solicita los datos en un formato y SOFIA los solicita en otro. Al no existir una homogeneidad de formatos entre TERE 2 y SOFIA, el Courier debe alimentar a ambos sistemas con la misma información.

**Clasificación:** Sistema

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de normas y sistema. En primer lugar, a corto plazo se propone la homogeneización de los datos solicitados por SOFIA y TERE 2 así como el intercambio automático de estas informaciones vía sistema, para evitar duplicación de la carga de datos a los sistemas por parte del Courier.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

A largo plazo, la solución vendrá de la mano de la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Como ya fue descrito a lo largo de este informe, la VUCE permitirá que todos los datos referentes a los diversos actores, así como a la carga importada (y exportada) estén disponibles en una plataforma integrada por todos los órganos de control.

En las reuniones de TO BE Conjunto, representantes de VUE indicaron que han comenzado un proyecto financiado por el Banco Mundial para la efectiva implementación de la VUCE en Paraguay, partiendo de la integración de los actuales sistemas VUE, VUI y SOFIA.



RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		



## 54. ENCARECIMIENTO DEL PROCESO DE CARGA VÍA COURIER (IRE 2, 3 Y 4), POR EL ALTO COSTO DE LAS TASAS DE DINAC

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** Existe un alto costo para la carga transportada vía Courier, debido a las tasas de DINAC que impactan en la competitividad del sector. Actualmente las tasas cobradas por DINAC para despacho simplificado IRE 2 (mercancías entre 0 y USD 100) es de USD 29, y en el caso de IRE3 e IRE4 (de USD 100 hasta USD 1.000) se paga un 3 % del valor declarado. Adicionalmente se paga a DINAC USD 0,20 por kilo para IRE 1, 2, 3.

El impacto económico de la tasa puede triplicar el valor real del producto. Por ejemplo, un paquete con valor CIF de USD 10 paga una tasa de despacho simplificado de USD 29, lo que supone casi un 300 % de su valor. Un paquete de USD 1.000 paga el equivalente al 3 % de su valor por el despacho simplificado, lo que también tiene un alto impacto para el costo del proceso y del producto.

**Clasificación:** Normativa

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de norma. Se recomienda que se cobre una tasa de 1,3 % sobre el valor imponible para la carga vía Courier (IRE 2, 3 y 4), de la misma forma en que se aplica para carga general. Con ello se evitan los sobrecostos para cargas importadas con valores bajos, generando una previsibilidad mayor en el costo total del proceso.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
x			x			x		



## 55. FALTA DE REGULACIÓN PARA IMPORTACIÓN AÉREA VÍA CASILLA POSTAL

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Courier

**Descripción del problema:** Falta de regulación en el Código Aduanero para carga por casilla postal, lo que genera confusión entre el servicio de Courier y el servicio ofrecido por estas empresas. La falta de regulación implica que existe un limbo en este tipo de proceso, con beneficios que no están regulados (por ejemplo, DINAC acelera el despacho de esta carga

como si fuese Courier), lo que al final termina diluyendo el potencial beneficio que la regulación concede a las cargas transportadas por Courier. En conclusión, no existe una figura dentro del Código Aduanero que refleje la Casilla Postal, por eso se aplica el mismo tratamiento de Courier aun siendo modalidades diferentes.

**Clasificación:** Normativa

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de norma. Para ello, la Aduana deberá contemplar en el nuevo Código Aduanero un capítulo específico para Casillas Postales. Con ello, en el proceso de reforma del Código Aduanero se deberá establecer una diferenciación entre casilla postal y remesa expresa.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		



## 56. FALTA DE HORARIO QUE ATIENDA A LAS NECESIDADES DEL SECTOR PRIVADO POR PARTE DEL SENAVE

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** SENAVE

**Descripción del problema:** El horario en el que SENAVE atiende en el aeropuerto es de 7 a 17 horas. Así como fue relatado a lo largo de las reuniones realizadas en este proyecto, si llega una carga fuera de este horario se tiene que pagar una tasa de habilitación y avisar con antelación para permitir que se realice el proceso de importación de forma efectiva. Esto también ocurre con otros órganos de control y con Aduana. Esta situación genera inseguridad al sector privado, impactando en el posible aumento del tiempo en que la carga permanece depositada a la espera de su liberación y, consecuentemente, aumento de los costos relacionados al proceso.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de sistema y procedimiento. Para ello, deberá compartirse vía sistema los datos previos de llegada y salida del avión con carga en el aeropuerto. En el momento en que se registre y se compartan los datos de la carga, los Órganos de Control podrán hacer un uso eficiente de esta información y coordinar la operación de fiscalización de forma ágil y transparente.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

Además, a medio plazo se propone que sea implementado un proceso de inspección coordinada entre los diversos Órganos de Control que actúan en la inspección de cargas en el aeropuerto. La inspección conjunta permitirá aumentar la eficiencia del tiempo de los procesos, reducir la permanencia de la carga en el aeropuerto y disminuir los potenciales costos que acarrea tener la carga parada.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X				X		X		

## 57. FALTA DE CONTROL DE SEGURIDAD EN LA ZONA PRIMARIA DEL AEROPUERTO

**Proceso:** Importación/Exportación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** DINAC

**Descripción del problema:** Actualmente existen importantes deficiencias en los controles de entrada y salida de la zona de carga del aeropuerto. Representantes de la SENAD señalaron en la reunión de TO BE Conjunto la falta de control identificada con relación al personal que atiende la carga, así como a los vehículos que circulan en la zona primaria.

También fue indicado que todas las semanas hay nuevos representantes de las agencias de despacho, así como Courier sin la identificación correspondiente. Así mismo, la Aduana indicó que hay riesgos en la zona primaria del aeropuerto por la falta de control de acceso.

**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimiento. Para ello, la DINAC deberá realizar controles más rígidos en la entrada de personas y vehículos al área de los depósitos del aeropuerto. Además, las agencias que operen en la zona primaria deberán tener un máximo de funcionarios acreditados. En las reuniones de TO BE Conjunto se indicó que la DINAC está preparando un proyecto de resolución para permitir máximo un funcionario por Courier, limitando la cantidad de personas con acceso a las zonas restringidas. En este registro previo, deberá estar el nombre del empleado y el número de Instituto de Previsión Social (IPS).

La Aduana está trabajando con la DINAC para tener un control más restringido en la zona primaria, monitoreando el tiempo que las personas están en esta área, así como su identificación. Esto está siendo discutido actualmente en una mesa de trabajo multidisciplinaria para resolver esta situación.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		



## 58. DEMORAS EN EL PROCESO DE IMPORTACIÓN DE CARGA AIRCRAFT ON GROUND

**Proceso:** Importación Aérea

**Actividad:** General

**Actor:** Aerolínea

**Descripción del problema:** Las líneas aéreas tienen dificultades al liberar las cargas de importación con repuestos aeronáuticos cuando se trata de carga para reparación de avión, también denominada *Aircraft On Ground*. Este tipo de productos están liberados de tasas. Debido a la urgencia inherente a este proceso -puesto que la falta de una pieza puede impedir que el avión vuele- conllevando un alto impacto económico. Actualmente la aerolínea, cuando tiene este tipo de eventos, avisa con antelación vía telefónica a la Aduana y DINAC para que sepan que está llegando una carga AOG en un vuelo específico; tras el arribo, la aerolínea debe presentar una nota solicitando la verificación por el departamento de aeronavegabilidad de la DINAC, para verificar y validar que se trata de material aeronáutico y con esto exonerar las tasas de depósito, cumpliendo con los convenios internacionales. Este documento, a su vez, lo solicita la Aduana para iniciar el despacho SPAI con el fin de liberar la carga. Es importante destacar que estos materiales no salen de la zona primaria del aeropuerto. Este proceso es demorado y presencial, lo que genera inseguridad a las aerolíneas, así como importantes pérdidas económicas al no poder operar el avión.

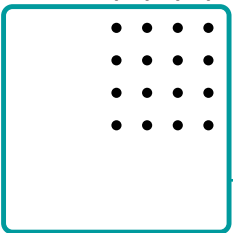
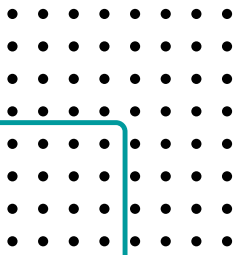
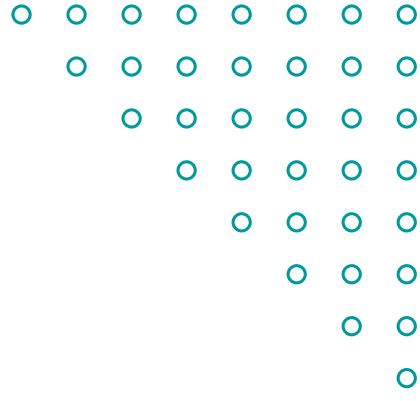
**Clasificación:** Procedimiento

**Propuesta de Solución:** Para resolver la situación antes mencionada, se propone una solución que requiere un cambio de procedimiento y sistema. A corto plazo, se propone crear una cuenta de e-mail en conjunto con todos los actores responsables (Aduana, DINAC, Aerolínea), donde se pueda enviar el aviso previo con toda la documentación antes del arribo de la carga al país. Con esta acción el equipo de Aeronavegabilidad de la DINAC tendrá la información anticipada y podrá estar presente al momento del arribo del avión, pudiendo realizar la verificación en el acto, siendo posible enviar a la misma cuenta de e-mail un formulario digital firmado, confirmando que se trata de material aeronáutico. Con este informe tanto el equipo del depósito de la DINAC como el equipo de Resguardo de Aduana harán entrega inmediata del material a la Aerolínea para iniciar los trabajos que permitan atender la contingencia. Una vez realizado este proceso, se sugiere que también se permita un límite de tiempo mayor para que el despachante culmine el proceso aduanero.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X			X			X		

A largo plazo, se propone integrar este tipo de Importación dentro de la VUCE, lo que permitirá dar mayor agilidad al proceso de *Aircraft On Ground*, garantizando la transparencia y eficiencia.

RESPONSABLE			PLAZO			RECURSOS		
Sector Público	Sector Privado	Ambos	Corto	Medio	Largo	Públicos	Privados	Ambos
X					X	X		





Comité Nacional de  
**FACILITACIÓN  
DEL COMERCIO**



**UNION  
INDUSTRIAL  
PARAGUAYA**

