

**CUARTO INFORME MEDIDA ANALISIS DE MEJORA AL MANIFIESTO MARÍTIMO
AGENDA NORMATIVA 2017**

EQUIPO DE TRABAJO: Marcelo Araos Yáñez – Subdirección de Informática
Robert Barsby Palacios – Subdirección Técnica
Adela Cárdenas Zavala - Subdirección de Informática
Marcela Castro Pérez - Subdirección de Informática
Álvaro Manterola Ovalle -- Subdirección de Fiscalización
Francisco Marchant Sepúlveda - Subdirección Informática
Gerardo Olmedo Nova - Subdirección Informática
Daniel Vergara Gallardo - Subdirección Informática

ENCARGADA DE LA MEDIDA: María Teresa Gómez Espinosa -- Subdirección Técnica

I. SITUACIÓN ACTUAL

En el informe N°3 de esta medida, se desarrolló la propuesta de solución para abordar las iniciativas de mejoras al sistema de Manifiesto Marítimo Electrónico, dentro de las cuales se concluyó abordar ciertos aspectos, principalmente de carácter normativo, mediante Oficio Circular que reitere las instrucciones de llenado que permitan mejorar la información proporcionada por los Emisores de los mensajes de conocimiento de embarque.

Por otra parte, dentro de las iniciativas propuestas se detectó que gran parte de éstas a la fecha se encontraban sus soluciones de mejora abordadas mediante la implementación de mantenciones al sistema de Manifiesto Marítimo Electrónico, solicitadas en fichas de mantención al sistema, individualizadas más adelante.

Estas mejoras se encuentran desarrolladas e implementadas por el equipo de la Subdirección de Informática, encargado de este sistema, en ambiente de prueba, siendo necesario su paso a ambiente de producción para que se refleje como una mejora visible para el usuario.

Finalmente, existe una serie de iniciativas propuestas que no serán abordadas en esta medida, considerando que a la fecha se encuentran abordadas en el sistema y en otros casos, no aplica su implementación, lo cual se verá con más detalle en el desarrollo de este informe.

Producto de lo anterior y considerando que esta medida aborda 22 iniciativas propuestas, de las cuales varias tratan sobre la misma materia, para un mejor desarrollo de este informe se agruparon las propuestas por las categorías antes descritas.



II. CONCLUSION FINAL DE LAS PROPUESTAS DE MEJORA

1. Se concluye impartir y reiterar instrucciones, mediante oficio circular acompañado en este informe, para las siguientes propuestas:

- *Propuesta de mejora N°1*

Oficializar el uso de las letras que se anteponen al Número de BL (como en el papel).

Los emisores de mensajes de conocimiento de embarque, al momento de la transmisión del BL electrónico al sistema SIDEMAR, señalan en el campo "número de referencia" la letra (M); (H); (N) y (BN), correspondiente al nivel de apertura del conocimiento de embarque a transmitir, seguido del número de identificación del documento.

La identificación del nivel de BL electrónico conllevó mejoras a la fiscalización y control de las mercancías mediante el sistema de manifiesto, siendo los almacenistas uno de los principales beneficiados al obtener mayor información de los documentos manifestados, permitiendo identificar el documento madre que ampara el contenedor al momento de la recepción y las aperturas que serán desconsolidadas para la posterior entrega y retiro de la carga.

Cabe señalar que esta medida fue adoptada de manera voluntaria por cada emisor, sin una instrucción oficial del Servicio de Aduana, en esta oportunidad ALOG solicita que se oficialice el uso de las letras que se deben anteponer al número de identificación, a fin de formalizar y estandarizar su utilización por todos los emisores de documentos en el sistema de Manifiesto Marítimo Electrónico.

No obstante lo anterior, considerando las implicancias de la utilización de esta letra en cada BL, en el año 2015 las Subdirecciones Técnicas e Informática de la Dirección Nacional de Aduanas se implementó en el sistema de manifiesto la identificación del nivel del BL electrónico de manera automática. Según la referencia indicada en cada BL electrónico, el sistema despliega la letra correspondiente a su nivel indicando (M); (H); (N) y (BN) en el campo específico "Tipo BL". Esta determinación automática que realiza el sistema, respecto al nivel del BL manifestado, aún no ha sido implementada en la aplicación Web Services que visualiza el almacenista, pero se ha considerado su implementación a futuro.

Conclusión: Si bien la solución de fondo que resuelve esta propuesta se encuentra implementada a nivel de sistema manifiesto, permitiendo conocer el nivel de apertura de cada BL, se recomienda estudiar la necesidad de indicar de manera manual el nivel del BL, ya sea exigiendo la indicación de la letra por parte del emisor o eliminando esta, considerando futuras validaciones del manifiesto con el sistema de destinaciones aduaneras.



- **Propuesta de mejora N°2.**

Oficializar los espacios que han de existir.

En esta medida ALOG propone que el Servicio de Aduanas determine los espacios que han de existir en el campo "numero de referencia" del BL electrónico. Este campo cuenta con una estructura de texto libre con un máximo de 35 caracteres, lo cual se encuentra establecido, en el documento "Definiciones XML de Bill of Lading", disponible en la página web de aduana

La iniciativa nace debido a que al señalar el número de identificación del BL electrónico, en algunos casos, los emisores del documento consideran un espacio entre la letra del nivel de BL y el número del Conocimiento de Embarque, y en otros, indican ambos de manera seguida. Ejemplo: se visualiza en sistema como número de referencia (H)6210024711 y en otros casos, señalado de manera separada (H) 6210024711.

Lo anterior no implica una problemática mayor en cuanto a la manifestación de las mercancías, sin embargo, al referenciar un BL madre, el número indicado debe ser exacto al señalado en el documento, de lo contrario el mensaje será rechazado por el sistema, debiendo el Freight forwarder (FFW) retransmitir su apertura con el número que corresponda, manera con la cual se ha procedido hasta la fecha.

Si bien oficializar los espacios que deben de existir en el campo "número de referencia" soluciona una problemática a los FFW al momento de transmitir sus documentos, esto implicaría un desarrollo informático tanto para el Servicio de Aduanas como para los emisores que utilizan un Web Services para la transmisión de documentos, para adecuarse a la estructura definida.

Conclusión: Dado que la resolución de esta iniciativa se encuentra relacionada con la propuesta N°1 de este documento, se resuelve abordar su solución en conjunto, por tanto, se oficializará esta instrucción mediante Oficio Circular.

- **Propuesta de mejora N°3**

Cantidad de bultos del BL (contenedor full): Se entiende que en manifiesto histórico papel, la cantidad de bultos de un BL, cuando se trata de un único contenedor FCL/FCL, es 01, sin embargo se está ingresando en este campo, la cantidad de bultos contenidas en el contenedor (por ejemplo 1200 bultos), lo que debiese señalarse solo como información complementaria en el campo "Descripción de la mercancía" o incluso en un campo especial para este efecto. Al parecer habría una instrucción de aduana para proceder de ese modo desde la manifestación de BIs Master, y en las aperturas.



La estructura del BL electrónico contempla una serie de datos que deben ser declarados por el emisor del mensaje, dentro de los cuales, a nivel de ítem, se encuentra el campo "numero de bultos", donde se debe indicar la cantidad de bultos que ampara el documento, y en el campo "descripción de las mercancías" individualizar las mercancías contenidas en el bulto.

El Servicio de Aduanas ha impartido instrucciones respecto a cómo declarar las mercancías en el BL electrónico, las cuales se encuentran contenidas en el documento "Instrucciones de llenado del mensaje del Conocimiento De Embarque, Bill Of Lading (B/L)", disponibles en la web de aduana, sin embargo, existen emisores de mensajes que declaran una cantidad de bultos distinta a la indicada en el conocimiento de embarque original. Por ejemplo, si el BL master ampara un contenedor que dentro contiene 10 pallet, los emisores señalan en el campo "numero de bultos" el total de bultos que contiene el contenedor, vale decir los 10, y señalan en el campo "tipo de bulto" que se trata de un contenedor, debiendo en este caso declarar un solo bulto en dicho campo.

Lo anterior provoca una inconsistencia en la información disponible para el almacenista, en cuanto a lo declarado en el manifiesto y lo efectivamente recepcionado, generando una problemática posterior al despachador cuando confeccione la destinación aduanera asociada, dado que ésta se confecciona en base al documento de transporte original, en cuyo caso, una cantidad de mercancías indicada será distinta a la declarada por el emisor del BL electrónico.

Se debe hacer presente que el problema se genera por una declaración errónea de la cantidad de bultos por parte de los emisores, y no de un problema presente en el sistema de manifiesto, que se pueda resolver con una modificación de éste.

Conclusión: Analizada la propuesta, se recomienda reiterar instrucciones mediante Oficio Circular, señalando la correcta manera de manifestar las mercancías.

- **Propuesta de mejora N°4**

Se detectan que hay aperturas Forwarder, de carga suelta, que no están indicando en el Tag "Ítem", los datos del contenedor en el cual se contiene la carga, esto hace imposible la identificación de contenedor que contiene la carga suelta, cuando el BL Master contiene más de un contenedor.

La manifestación de un BL electrónico que apertura un BL madre, debe indicar, además del tipo de bulto y descripción de las mercancías que este ampara, el contenedor en el cual las mercancías venían contenidas al ingresar al país, independiente que su entrega al consignatario se materializará como carga suelta.

Para tales efectos, el Servicio de Aduanas ha instruido a los emisores de mensajes que tratándose de carga suelta que esté dentro de un contenedor, se debe indicar en el recuadro del Item "Carga cont" (carga contenedorizada) la opción SI y posteriormente individualizar el contenedor del cual provienen los bultos. Dicha instrucción se encuentra contenida en el documento "Instrucciones de llenado del mensaje del Conocimiento De Embarque, Bill Of Lading (B/L)" disponible en la página web de aduana y oficializada mediante oficio circular N°175 de 19 de mayo del 2015.

El cumplimiento de lo anterior es fundamental para las labores de fiscalización, control de las mercancías y autorización de providencias de desconsolidación, así como también para la recepción y entrega de las mercancías por parte del almacenista, quien debe identificar el contenedor en el cual se encuentran las mercancías a desconsolidar.



Analizando en el sistema de manifiesto el comportamiento actual de los emisores, en cuanto a la identificación del contenedor en el BL electrónico de apertura, se ha evidenciado que el dato viene consignado en el documento, dando cumplimiento a la normativa sobre esta materia.

Sin perjuicio de lo anterior, se ha analizado con el equipo de las Subdirecciones Técnica e Informática la posibilidad de establecer que el campo "contenedor" sea un campo obligatorio, lo cual ha sido desestimado considerando que no todas las cargas que ingresan al país vienen contenidas en un contenedor, como es el caso de las cargas a granel.

Conclusión: Se recomienda reiterar las instrucciones en caso que se evidencie que aún existen emisores de documentos que estén consignando la información de manera incorrecta, según lo establecido en las instrucciones de llenado.

Conclusión final de las propuestas de mejora: Si bien las medidas se encuentran abordada en el sistema, en el caso de la propuesta 1 y 2, para la aplicación de los almacenistas aún no se encuentra implementada, por tanto se estima necesario impartir instrucciones respecto de la indicación de la letra con el nivel de BL.

Asimismo, se hace necesario reiterar instrucciones respecto a la correcta manera de manifestar las mercancías, principalmente los campos relacionados con la descripción y cantidad de las mercancías.

2. Las siguientes iniciativas propuestas fueron abordadas en fichas de mantención que a la fecha se encuentran implementadas en ambiente test del sistema de Manifiesto Marítimo Electrónico.

Dado que las iniciativas en algunos casos tratan sobre la misma mejora, estas fueron agrupadas por ficha de mantención que aborda su solución, según el siguiente detalle:

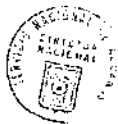
2.1 Ficha de mantención: "Visualización de BL por manifiesto en formato PDF"
Estado: Implementada en ambiente test

Propuestas que se abordan mediante esta ficha:

- **Propuesta de mejora N° 5.**

Considerar que la fecha y hora que debe figurar en el documento impreso debe ser la misma en la que se generó el documento y no la fecha y hora de impresión.

Esta iniciativa se trabajó en el año 2015 con el equipo encargado del manifiesto marítimo electrónico de las Subdirecciones Técnica e Informática. En dicha instancia se evidenció que al imprimir el documento PDF del BL electrónico, la hora y fecha transcrita en el BL electrónico correspondía a la de impresión de éste y no la de aceptación del documento, la cual no se reflejaba en el documento, siendo ésta necesaria para el control aduanero.



Dado lo anterior, la Subdirección Técnica confeccionó la ficha de mantención "Visualización de BL por manifiesto en formato PDF", presentada en el año 2015 a la Subdirección de Fiscalización, en la cual se solicitó la incorporación de la fecha de aceptación del documento, entre otras validaciones a implementar en el sistema visual SMS, herramienta de visualización del manifiesto electrónico.

A la fecha lo solicitado en la ficha de mantención se encuentra implementado en ambiente de test del sistema de manifiesto, encontrándose pendiente su paso a producción, por encontrarse algunos temas pendientes a resolver por parte de la Sub. Técnica.

Conclusión: Se recomienda proseguir a futuro con un plan de trabajo entre las Subdirecciones Técnica e Informática para su completa implementación.

- **Propuesta de mejora N°6**

En el Sistema de consulta Sistema Visual de manifiesto electrónico, al consultar por manifiesto completo en PDF, se eliminó el campo BL Madre (Referencia), por lo cual es imposible poder armar de manera lógica el manifiesto completo, desde el BL(M) hasta la última apertura (BN), identificando además las respectivas cancelaciones intermedias.

La aplicación visual SMS permite visualizar el manifiesto con todos sus BLS electrónicos en un solo documento PDF.

Sin embargo en el año 2015 se detectó que al extraer un manifiesto con todos sus BLS en esta aplicación, y generar el documento en PDF, se visualiza sólo un resumen de la información de cada BL que lo compone, faltando en éste información necesaria para las labores de fiscalización, tales como *Fecha de Emisión del BL, Referencia, Nombre del Emisor del BL, Fecha de Aceptación del BL*. Por otra parte, este carece de un orden lógico que relacione el BL master y sus posteriores aperturas. La información señalada anteriormente se encuentra disponible al extraer un BL específico, no obstante, las unidades de fiscalización trabajan extrayendo el manifiesto en PDF con la totalidad de BLS que lo componen, por lo que es necesario complementar la información del BL extraído desde el manifiesto, incorporando los campos antes mencionados.

Considerando lo anterior, el equipo de las Subdirecciones Técnica e Informática trabajaron en las modificaciones al BL electrónico para la aplicación Visual SMS, incorporando la información *Fecha de Emisión del BL, Referencia, Nombre del Emisor del BL, Fecha de Aceptación del BL* en el documento PDF, generando la ficha de mantención "Visualización de BL por manifiesto en formato PDF", cuyo desarrollo se encuentra implementado en el ambiente test del sistema.

Conclusión: Se recomienda proseguir a futuro con un plan de trabajo entre las Subdirecciones Técnica e Informática para su completa implementación.

2.2 Ficha de mantención: "Determinación de BL hijos, nietos, etc"

Estado: Implementada en ambiente test

Propuestas que se abordan mediante esta ficha:

- **Propuesta de mejora N°7**



Se presenta una seria problemática a los Almacenistas, para identificar claramente, cuando las Líneas o los Forwarder realizan modificaciones/aclaraciones al manifiesto electrónico. No se encuentra optimizado el Sistema de consulta incremental WS ni el Sistema web de consulta manual de manifiesto electrónico de Aduana para estos efectos, no existe el status "cancelado", para identificar cambios de almacén. No se cuenta con un ordenamiento lógico a partir del BL Master y desde allí, asociado a sus posteriores y respectivas aperturas. En el Sistema de consulta web, no es posible establecer filtros de ordenamientos del manifiesto, para identificar los BIs por fecha de emisión, por fecha de modificación, etc. No es posible a nivel de información agrupada por manifiesto, identificar la trazabilidad de los BIs, en el sentido de identificar claramente sus fechas de emisión, y modificación. Una vez conformado el manifiesto, la fecha de emisión del BL se pierde al ser sobrescrita por la de conformación.

Esta propuesta contempla problemáticas tratadas en otras iniciativas de esta medida, evidenciándose que el problema puntual se genera al no poder contar con un ordenamiento lógico de los BL electrónicos por parte del almacenista e identificar sus posteriores estados en caso que estos sean modificados, aclarados o cancelados por aperturas posteriores.

Es fundamental que el sistema pueda proporcionar al almacenista la información necesaria para recepcionar las mercancías que ingresa al país, pudiendo identificar los cambios de estado de los documentos cuando estos sean corregidos por los emisores.

En relación a lo anterior, la aplicación "consultas manifiesto marítimo" se encuentra disponible la información de las aclaraciones a los BL electrónicos, la cual puede ser consultada por cualquier usuario que cuente con credenciales para el acceso al sistema. En esta aplicación se puede visualizar cada documento con sus estados y fechas correspondientes, así como también las versiones del documento, cuando este haya sido modificado o aclarado, pudiendo visualizar el documento con y sin sus modificaciones, según se seleccione.

Cabe hacer presente que esta materia fue trabajada entre las Subdirecciones Técnica e Informática, a fin de dar una solución a la problemática que se estaba generando a los almacenistas y mitigar los errores que se pudiesen generar por la deficiente información.

En cuanto al ordenamiento lógico de los BLS electrónicos, se abordó la solución que permitirá que el almacenista pueda identificar y ordenar en su sistema los BLS desde su BL madre y posteriores aperturas, solicitando en el año 2015 mediante ficha de mantención "Determinación de BL hijos, nietos, etc" la validación que verifique que el sistema manifiesto, en base a la Información señalada en el recuadro *Referencias* del B/L, determine el tipo de B/L que se está presentando, (Madre, Hijo, Nieto, etc.). Sin embargo, esta mejora al sistema se encuentra pendiente de desarrollar para el Web Services del almacenista.

Conclusión: Se recomienda proseguir a futuro con un plan de trabajo entre las Subdirecciones Técnica e Informática para su completa implementación.

- **Propuesta de mejora N°8**



Falencia detectada en Sistema Visual respecto a la visualización de los B/L cuando se descarga en PDF el manifiesto completo. El formato no es similar al formato a la descarga del B/L individual eliminándose un campo fundamental para el ordenamiento del manifiesto como es el campo B/L de referencia (B/L Madre). Es imposible poder armar de manera lógica el manifiesto completo,

similar al formato histórico papel desde el BL (M) hasta la última apertura (BN), identificando además las respectivas cancelaciones intermedias, debido a BIs se muestran en forma desordenada.

La aplicación visual SMS permite visualizar el manifiesto con todos sus BLS electrónicos en un solo documento PDF.

Sin embargo en el año 2015 se detectó que al extraer un manifiesto con todos sus BLS en esta aplicación, y generar el documento en PDF, se visualiza sólo un resumen de la información de cada BL que lo compone, faltando en éste información necesaria para las labores de fiscalización, tales como *Fecha de Emisión del BL, Referencia, Nombre del Emisor del BL, Fecha de Aceptación del BL*. Por otra parte, este carece de un orden lógico que relacione el BL master y sus posteriores aperturas. La información que hoy carece esta aplicación se encuentra disponible al buscar un BL específico, no obstante, las unidades de fiscalización trabajan extrayendo el Manifiesto en PDF con la totalidad de BLS que lo componen, por lo que es necesario complementar la información del BL extraído desde el manifiesto, incorporando los campos antes mencionados.

Considerando lo anterior, el equipo de las Subdirecciones Técnica e Informática trabajaron en las modificaciones al BL electrónico para la aplicación Visual SMS, incorporando la información *Fecha de Emisión del BL, Referencia, Nombre del Emisor del BL, Fecha de Aceptación del BL* en el documento PDF, generando la ficha de mantención "Visualización de BL por manifiesto en formato PDF", cuyo desarrollo se encuentra implementado en el ambiente test del sistema.

En cuanto al ordenamiento lógico de los BLS electrónicos, se abordó la solución que permitirá que el almacenista pueda identificar y ordenar en su sistema los BLS desde su BL madre y posteriores aperturas, solicitando en el año 2015 mediante ficha de mantención "Determinación de BL hijos, nietos, etc" la validación que verifique que el sistema manifiesto, en base a la información señalada en el recuadro *Referencias* del B/L, determine el tipo de B/L que se está presentando, (Madre, Hijo, Nieto, etc.). Sin embargo, esta mejora al sistema se encuentra pendiente de desarrollar para el Web Services del almacenista.

Conclusión: Se recomienda proseguir a futuro con un plan de trabajo entre las Subdirecciones Técnica e Informática para su completa implementación.

Conclusión Final para las propuestas de mejora: Considerando que las propuestas de mejora se encuentran implementadas en ambiente test, se recomienda proseguir a futuro con un plan de trabajo entre las Subdirecciones Técnica e Informática para su completa implementación.

3. Las siguientes propuestas se encuentran implementadas en ambiente de producción, las que fueron solicitadas mediante la ficha de mantención: "Validaciones por tipo de servicio en BL", según el siguiente detalle:

- **Propuesta de mejora N°9**

Hay inconsistencias en cuanto al campo "Tipo de servicio". No se están cumpliendo en manifestación electrónica de los BLs, el tipo de servicio que corresponde según las normas



históricas de manifestación en papel. Ejemplo: Hay FW que están manifestando los BLs de carga suelta, con tipo de servicio FCL/FCL y al parecer no habría un validador en el Sistema de Aduana, que lo advierta.

Las normas internacionales de transporte marítimo establecen tipos de servicio que varían según la condición en que será entregada la carga al importador.

Esta información es pactada desde origen y viene consignada en el documento de transporte original, por tanto, el emisor del BL electrónico debe transcribir el mismo tipo de servicio en el manifiesto.

Sin perjuicio de lo anterior, se evidenció que existen emisores de BL electrónicos que declaran ésta información de manera errónea, señalando por ejemplo en los BLS electrónicos de aperturas, un tipo de servicio FLC/FCL, vale decir, que la carga es recibida y entregada por el almacenista en un contenedor, y en la descripción de mercancías señala como "tipo de bulto" cajas de cartón. En este caso, el sistema debería validar que el tipo de bulto indicado para el tipo de servicio FCL/FCL solo debe corresponder a contenedores, rechazando el mensaje en el caso que se indique un tipo de bulto distinto a éste.

En el año 2015 se analizó entre las Subdirecciones Técnica e Informática la problemática planteada, concluyendo que ésta se genera por una errónea declaración del emisor del mensaje respecto al tipo de servicio y por otra parte, una falencia del sistema al no validar que el tipo de servicio indicado sea coherente al tipo de bulto señalado en la descripción de las mercancías, a fin de mitigar los errores en la declaración del manifiesto, se generó la ficha de mantención al sistema de manifiesto marítimo "Validaciones por tipo de servicio en BL" que resuelve la problemática planteada, validando que el tipo de bulto tenga relación con el tipo de servicio declarado.

Dichas modificaciones se encuentran implementadas en ambiente test del sistema, por tanto, se deberá analizar los pasos pendientes para pasar a ambiente de producción las modificaciones solicitadas.

Conclusión: Mejora se encuentra implementada en sistema.

- **Propuesta de mejora N°10**

Tipo de bulto: Si el tipo de bulto del ítem del BL, es contenedor, se debería permitir solo hacer referencia a códigos aduaneros de bultos contenedores y no de carga suelta.

Al igual que la propuesta del punto anterior, tratándose ambas sobre la misma problemática, la cual genera inconsistencia en la información declarada en origen y la manifestada por el emisor del BL electrónico, se realizó un análisis sobre la misma entre las Subdirecciones Técnica e Informática, en el año 2015, resolviendo en dicha instancia modificar el sistema de manifiesto, incorporando la validación que permite indicar solamente códigos de contenedores cuando el tipo de servicio corresponda a carga contenedorizada, según lo señalado en la ficha de mantención "Validaciones por tipo de servicio en BL".

Dichas modificaciones se encuentran implementadas en ambiente test del sistema, por tanto, se deberá analizar los temas pendientes a resolver para pasar a ambiente de producción las modificaciones solicitadas.

Conclusión: Mejora se encuentra implementada en sistema.



- **Propuesta de mejora N°11**

Para BIs aperturados en contenedores con tipo de servicio FCL/FCL, el campo "Tipo de Bulto: Descripción; Descripción de la mercancía", debe siempre indicar un código de tipo Bulto Contenedor (COD 73, 74, 75, 76, 77, 78)

Lo solicitado en esta propuesta corresponde a la misma problemática planteada en las propuestas N°8 y N°9, las que fueron analizadas entre la Subdirecciones Técnica e Informática, en el año 2015, resolviendo en dicha instancia modificar el sistema de manifiesto mediante ficha de mantención "Validaciones por tipo de servicio en BL", a fin de validar que solo se pueda indicar los tipos de bultos de acuerdo al tipo de servicio señalado en el BL electrónico.

Dichas modificaciones se encuentran implementadas en ambiente test del sistema, por tanto, se deberá analizar los temas pendientes a resolver para pasar a ambiente de producción las modificaciones solicitadas.

Conclusión: Mejora se encuentra implementada en sistema.

- **Propuesta de mejora N°12**

Para BIs aperturados en contenedores con tipo de servicio FCL/FCL, el Nro de Bultos, debe coincidir con la cantidad de contenedores identificados para el BL.

Se analiza la problemática generada que viene a resolver esta propuesta, de la cual se evidencia que en algunos casos, los emisores de BLS electrónicos no declaran en el campo "contenedor" el total de contenedores según lo señalado en el ítem del documento, debiendo en este caso coincidir la cantidad de contenedores con los individualizados posteriormente.

Dado que en el sistema no cuenta con la validación que verifique que la cantidad de bultos, cuando estos correspondan a contenedores, coincida con la cantidad individualizada en el campo "contenedor", el equipo de las Subdirecciones Técnica e Informática en el año 2015 trabajaron en la creación de una validación que permita controlar que efectivamente se identifiquen todos los contenedores declarados en el campo "número de bultos", solicitando como requerimiento que se valide si el tag [tipo-servicio] es FCL/FCL, el número de bultos (tag [cantidad] en el ítem) debe ser igual a la cantidad de contenedores declarados en el grupo [Contenedores], en caso contrario el documento se debe rechazar.

La modificación señalada se encuentra contenida en la ficha de mantención "Validaciones por tipo de servicio en BL", la cual se encuentra desarrollada en ambiente test del sistema.

Conclusión: Mejora se encuentra implementada en sistema.

Conclusión final para las propuestas de mejora: Las propuestas de mejora se encuentran abordadas en modificaciones al sistema que en la actualidad se encuentran implementadas en el sistema.



4. Finalmente, se detallan las propuestas de mejora que, producto de su análisis, se determinó que no serán abordadas en esta instancia, de acuerdo al siguiente detalle:

- **Propuesta de mejora N°13**

Oficializar las notas para cargas declaradas en Transbordo y/o Transito, marcando las diferencias que se deben considerar en cada caso.

Lo indicado en esta propuesta, respecto a las cargas que ingresan en tránsito por el país, se encuentra implementado en sistema de manifiesto marítimo electrónico y oficializado mediante Oficio Circular N°001/2015 del Director Nacional de Aduanas y sus modificaciones.

En el caso de las notas de transbordo, cuando se realizan transbordos en puerto extranjero, algunos emisores de mensajes del B/L actualmente están señalando como puerto de origen, el último puerto desde donde la nave que arriba al país cargó las mercancías, en tanto que otros indican el puerto en que el transportista se hace cargo de las mercancías.

Al respecto, el Servicio de Aduanas revisará las distintas opciones e informará a los actores relacionados la forma de llenado de estos campos, con el objeto de tener una forma única de llenado de los mismos.

Conclusión Final para la propuesta de mejora: Se concluye que esta propuesta no será abordada en esta medida, por tratarse de una modificación a instrucciones de llenado y sistema de Manifiesto Marítimo, que conlleva desarrollos en los sistemas de los usuarios intervinientes y del servicio que no será posible abordar en mediano plazo. Por tanto, a futuro se deberá trabajar en una solución en conjunto, en la mesa de trabajo del manifiesto marítimo electrónico, con los representantes de la industria, la cual se encuentra activa a la fecha.

- **Propuesta de mejora N°14**

No existe, tanto a nivel de XML WS, como en consulta Sistema Visual manual de manifiesto electrónico, la identificación sistémica de las cancelaciones del BIs, por aperturas. Solo se muestran o listan todos los BIs, debiendo usuarios o Sistemas identificar estas cancelaciones.

Previo a la presentación del manifiesto marítimo al Servicio de Aduanas en formato electrónico, las Compañías Navieras realizaban esta presentación en formato papel.

Cuando la carga consolidada amparada en el BL master debía ser aperturada, en el proceso de presentación manual, la Compañía Naviera estampaba en la hoja del manifiesto un timbre de "cancelado" sobre la información del BL madre que se aperturaba, dado que la carga debe ser entregada en base a los BL que se desprenden del anterior.

Dicha "cancelación" permitía al almacenista identificar que el Conocimiento de Embarque contaba con aperturas mediante las cuales se procedería al retiro y entrega de la carga.

En la actualidad, el sistema de manifiesto no cuenta con el estado cancelado cuando el documento es aperturado, quedando los BLS electrónicos madre en estado "conformado" cuando la nave registra su arribo efectivo, sin poder identificar, a simple vista, si la carga debe ser retirada en base su documento madre.



Conclusión: Se recomienda trabajar en el requerimiento, entre las Subdirecciones Técnica e Informática, a fin de incorporar en el sistema de manifiesto un estado de cancelado a los documentos que sean aperturados, y evaluar a su vez, otros estados que sean necesarios incorporar para la mejor identificación de los documentos por los usuarios del sistema.

Conclusión final para la propuesta de mejora: Si bien la propuesta es atendible, exige una intervención en el sistema que excede al cumplimiento de esta medida a mediano plazo. Por otra parte, el beneficio esperado en esta propuesta, vale decir, la identificación sistémica de los BLs según su nivel de apertura, ha sido considerado y abordado en la ficha de mantención "Determinación de los BL hijos, Nietos, etc", que se encuentra implementada en ambiente test y priorizada para su paso a producción.

Por lo anterior, se encuentra abordada la propuesta de mejora.

- **Propuesta de mejora N°15**

El término del papel en Iquique, pero que se mantiene para carga FCL en Tránsito.

La implementación del sistema de manifiesto marítimo electrónico, se realizó de manera gradual en las distintas aduanas del país a partir del año 2012. En la medida que se fueron incorporando aduanas a la presentación del manifiesto electrónico, se fue eliminando la presentación de éste en formato papel, siendo su presentación oficial por la vía electrónica.

Por resolución N° N°5710 del 10.10.2014 de la Dirección Nacional de Aduanas, se estableció la obligatoriedad de la presentación del manifiesto marítimo en formato electrónico en la Aduana de Iquique a partir del 1 de enero del 2015, incluyendo las cargas que ingresan en tránsito al país por este puerto, dando término a su presentación en formato papel.

Conclusión: Considerando que la normativa aduanera establece que toda la carga que ingresa al país por vía marítima debe ser presentada al Servicio Nacional de Aduanas por vía electrónica, eliminando de esta manera su homólogo en papel, se resuelve que es inviable que las cargas que ingresan en tránsito por el puerto de Iquique, siga siendo presentada en formato papel, considerando la modernización de este proceso por parte del Servicio de Aduanas.

Conclusión final de la propuesta de mejora: No es procedente atender la propuesta, debido a que va en contradicción con las instrucciones impartidas para estos efectos.

- **Propuesta de mejora N°16**

El manifiesto electrónico, cuenta con la capacidad de utilizar el tipo de identificación de cada participante en el BL (Tipo ID), sin embargo este dato no está siendo ingresado por emisores.

La estructura del mensaje de BL electrónico considera campos para informar el nombre y documento de identificación (tipo id) de los participantes involucrados en el contrato de transporte, considerando que dicha información sea entregada para los participantes Emisor; Embarcador; Consignatario; Notify; Almacenista; Representante; Emisor de BL (en origen).



Esta información es de carácter obligatorio u opcional, dependiendo del campo que se trate, por ejemplo, en el caso del campo Notify, esta información es de carácter opcional, dado que solo en algunos casos se considera notificar sobre el estado de la carga un tercero, pero en caso que se consigne información en éste, será obligatorio indicar el documento de identificación correspondiente.

Se solicitó mayores antecedentes a los representantes de ALOG respecto al participante al cual se referían en su propuesta, quienes expusieron su interés en que para el participante consignatario se declarara el documento de identificación de manera obligatoria, principalmente cuando este sea un Freight Forwarder (FFW), cumpliendo así con las instrucciones impartidas en el oficio circular N°131 del 13.05.2013 del Director Nacional de Aduanas.

Considerando que lo solicitado es fundamental para las labores de fiscalización y futuras validaciones para la trazabilidad de la carga a nivel de sistema, el equipo de la Subdirección Técnica estableció que el nombre y documento de identificación (tipo id) del consignatario debe ser declarado en el BL electrónico de manera obligatoria, salvo en aquellos casos que el documento de transporte venga consignado "a la orden de" o "al portador", en cuyo caso, al momento de manifestar las mercancías no se tiene conocimiento del consignatario final de las mercancías. Dicha exigencia fue oficializada por oficio circular N°310 de fecha 31.07.2017 del Director Nacional de Aduanas, con su aplicación a contar del 1 de agosto del 2017, y un periodo de marcha blanca de 3 meses.

Conclusión: EL campo de documento de identificación (tipo id) a partir del mes de noviembre del presente año debe estar consignado en todos los BL electrónicos transmitidos al sistema, dada su necesidad para efectuar validaciones futuras entre el consignatario de un BL electrónico madre, y el emisor del mensaje del BL que apeturará éste, así como también, para las labores de fiscalización y análisis de manifiesto, considerando que dicha exigencia aplica a todo consignatario, salvo las excepciones de "a la orden de", "al portador" y de los consignatarios cuyas cargas ingresen en tránsito por el país.

Conclusión final para la propuesta de mejora: La propuesta de mejora ya se encuentra solucionada e implementada de manera previa a esta medida.

- **Propuesta de mejora N°17**

La recepción electrónica de modificaciones a los BLs a un manifiesto, permanece siempre disponible, y en teoría permite modificar semanas o meses con posterioridad al Zarpe, no existiendo un proceso formal similar a la aclaración en papel, para que los almacenistas identifiquen estas modificaciones. Es inaplicable, consultar en forma permanente todos los manifiestos electrónicos, para manualmente en web identificar cambios a los BLs contenidos. Se debe optimizar una herramienta WS para este efecto y en Sistema web aduana, que resuma las aclaraciones, emulando lo que era el retiro de aclaraciones de oficina de partes de Aduana, pero de manera electrónica.



El sistema de manifiesto electrónico permite que se realicen modificaciones de los BLS electrónicos hasta el momento de su conformación, después de dicho evento, corresponderá que el emisor del documento transmita al sistema un mensaje de aclaración para la corrección del documento, la cual

podrá ser autorizada de manera automática por el sistema o de manera manual con la autorización previa de un funcionario de aduana, según el campo que se requiera aclarar.

La normativa en esta materia no señala un plazo máximo para la transmisión de aclaraciones, sólo establece, en el caso de la carga de ingreso, que las aclaraciones al BL electrónico se deben realizar dentro de los 7 días corridos posteriores al zarpe de la nave. Posterior a dicho plazo, las aclaraciones pueden ser transmitidas al sistema de igual manera, sin un límite de plazo, sin embargo, éstas serán consideradas fuera de plazo, asumiendo el emisor una denuncia por infracción reglamentaria.

Lo anterior, genera una problemática al almacenista, quien, por una parte, no puede identificar a simple vista los documentos que han sido aclarados, y por otra, no tiene un plazo límite en el cual se aclararán los BLS electrónicos que amparen carga manifestada a su almacén, dificultando el reconocimiento de cargas que han sufrido alguna corrección.

Conclusión final para la propuesta de mejora: Dado que el almacenista cuenta con la notificación del sistema cuando se acepta una aclaración de un BL manifestado a su cargo, y además el servicio dispone las herramientas que permitan la identificación de documentos aclarados, se concluye que no aplica la creación de una nueva herramienta para proporcionar la información ya entregada.

Se evaluará a futuro con la mesa de manifiesto marítimo, perfeccionar la herramienta actual a modo de que la notificación recibida por el almacenista, contenga la información que se está modificando en el mensaje.

En cuanto a las aclaraciones, estas cuentan con un plazo de transmisión de 7 días corridos siguientes al zarpe de la nave, en caso que este no se cumpla, se denuncia por infracción reglamentaria al emisor, por tanto, no es procedente limitar el periodo para la transmisión de estas, considerando que la necesidad de aclarar un BL estará presente hasta el momento que se dé curso a la destinación aduanera correspondiente.

- **Propuesta de mejora N°18**

Considerar que SIDEMAR emita un “aviso” de transmisión de BL, este aviso debe ser dirigido al consignatario de cada BL.

Esta iniciativa propone que el Servicio de Aduana notifique a los Freight Forwarder cuando el sistema acepte un documento de embarque consignado a su nombre, emitiendo el sistema de manifiesto un aviso al correo electrónico registrado por la empresa, en el cual se informe el número y fecha de aceptación del BL electrónico.

Lo anterior, considerando que la normativa sobre esta materia establece que las aperturas se pueden enviar al sistema una vez que se haya transmitido el documento madre del cual deriva.

En relación a lo anterior, en la reunión de la mesa marítima del mes de agosto, se hace presente a los representantes de ALOG que el Servicio de Aduana ha puesto a disposición en su página web, una aplicación pública en la cual se puede conocer la fecha de aceptación de un BL electrónico, con la sola indicación de su número de identificación. Otra alternativa propuesta por aduana para conocer la fecha de aceptación del BL madre, es la utilización por parte del FFW de un Web Services



de documentos tramitados que retorna el listado de BLS asociados a un manifiesto particular con los datos que permitan hacer la apertura.

Conclusión final para la medida propuesta: Considerando que actualmente el Servicio de Aduanas cuenta con las herramientas necesarias que aborda lo solicitado en esta propuesta, vale decir, conocer el momento en el cual se ha aceptado un documento madre, y que la notificación solicitada mediante correo electrónico sería un medio adicional a los ya disponibles, proporcionando la misma información, se resuelve no acoger la creación de una notificación electrónica dirigida al correo del FFW, ya que implica una sobrecarga a los servidores de aduana, debiendo notificar cada documento transmitido al sistema, y por otra parte, una sobrecarga a las casillas de correo de los emisores, considerando el volumen diario de documentos transmitidos.

- **Propuesta de mejora N°19**

No hay validaciones de los pesos de los BLS aperturados, respecto al peso del BL Master. Se entiende que la suma de los pesos de los BLS aperturados no puede ser superior a la del BL Master (M).

El sistema de manifiesto marítimo cuenta con la validación que controla que el peso de cada BL aperturado no exceda el peso declarado en el BL madre del cual se desprende, vale decir, que el peso de un BL hijo no sea superior al peso del BL madre. Dicha validación se aplica a todos los niveles de BLS con sus respectivas aperturas.

La implementación de esta validación contempla comparación del peso del BL de apertura versus relación al peso del BL madre al cual referencia, siendo la relación uno a uno, sin realizar una sumatoria de los pesos que valide que el total de peso de todos los BLS de apertura no excedan el peso del BL madre del cual se desprenden.

En el escenario que el sistema valide la sumatoria de los pesos, según lo propuesto por ALOG, cuando el emisor transmita una apertura con un peso erróneo que sea superior al real, y que complete el peso total del BL madre que apertura, el sistema cuadraría dicho peso y no permitirá la trasmisión de un nuevo documento que referencie al BL madre, dado que no cuenta con cupo de peso disponible para otro documento, por tanto, si existe un segundo BL electrónico a transmitir, el sistema rechazaría el documento sin poder el emisor transmitir este hasta que se corrija el peso mal indicado.

Según se aprecia, este escenario perjudicaría al emisor de éste último documento, quien debería detectar qué BL indicó un peso erróneo y hasta que este no sea corregido el sistema rechazará su documento por no contar con cupo disponible.

Por el contrario, si solo se valida el peso en relación uno a uno, la corrección de éste cuando sea declarado de manera errónea, deberá ser corregido sin perjudicar la transmisión de un siguiente emisor.

Conclusión final para la propuesta de mejora: Se concluye que la modificación no será beneficiosa para el usuario, perjudicando de esta manera la transmisión de documentos en caso de error.



- **Propuesta de mejora N°20**

No está optimizado el ingreso de la cantidad de bultos contenidos para cada contenedor. Podría agregarse campo específico de cantidad de bultos contenidos en pantalla "Modificar contenedor".

La estructura del BL electrónico contempla a nivel de ítem el campo "descripción de las mercancías" donde se debe señalar el tipo de bulto, cantidad y descripción de las mercancías que ampara el documento de transporte.

Sin embargo, la cantidad y descripción de las mercancías tienen una estructura de texto libre, y dado su formato, no se valida con la cantidad de bultos declaradas en el BL que posteriormente se aperturará.

Dado lo anterior, se hace necesario que el sistema cuente con un campo especialmente diseñado para declarar la cantidad de mercancía, a fin de aplicar validaciones que permitan controlar que las declaradas en el BL aperturado no exceda de aquellas declaradas en el BL madre.

Conclusión final para la propuesta de mejora: Se concluye que la modificación no será beneficiosa para el usuario, perjudicando de esta manera la transmisión de documentos en caso de error.

- **Propuesta de mejora N°21**

En el ingreso de dato contenedor de un BL aperturado, no hay un proceso validador que solo permita registrar los heredados del BL Master. Se entiende que no pueden existir contenedores distintos. En la apertura, debiesen listarse los disponibles.

Cuando se declara carga contenedorizada en un BL madre, el emisor debe identificar el número y sigla del contenedor correspondiente, el cual se deberá declarar nuevamente de manera manual en todas las aperturas que estén relacionadas al contenedor, pudiendo darse en este caso, que el emisor del mensaje, por error, declare un contenedor distinto al indicado en el BL madre, sin que el sistema valide la información entre ambos documentos.

La declaración incorrecta de la identificación del contenedor perjudica a la labor del almacenista, quien no podrá identificar el contenedor que efectivamente contiene la carga al momento del despacho de las mercancías.

Lo solicitado en esta propuesta es fundamental para las labores de fiscalización y control del Servicio de Aduanas, debiendo el sistema de manifiesto contar con las validaciones que permitan mitigar los errores de la información declarada.

Conclusión final de la propuesta de mejora: Se concluye que la modificación no será beneficiosa para el usuario, perjudicando de esta manera la transmisión de documentos en caso de error, dado que la solución aplicaría solamente a la transmisión de información mediante el sistema SIDEMAR y, aquellos usuarios que transmitan documentos por Web Services, entendiéndose que estos son envíos masivos precargados, no podrán seleccionar el contenedor correspondiente a su documento de transporte, en caso que se presenten múltiples contenedores en el BL que se referencia.

Esta propuesta apunta a mitigar los errores cometidos por los emisores del mensaje de BL, la cual se puede controlar internamente por los usuarios, no siendo necesario que el servicio implemente



en esta medida modificaciones que conllevan desarrollos tanto para el usuario y el Servicio de Aduanas.

- **Propuesta de mejora N°22**

Para BIs aperturados en contenedores con tipo de servicio FCL/FCL, en el campo "Marcas y Números", se debe siempre indicar los datos del contenedor y su "Status".

La estructura del BL electrónico y las instrucciones de llenado del mismo, establecen que en el campo "marcas y números" es obligatorio declarar la información que permite identificar un bulto. Dicha obligación es exigida a cualquier nivel de BL, independiente del tipo de servicio que este declare.

La propuesta de ALOG difiere de las instrucciones impartidas por el Servicio de Aduanas, dado que la identificación del contenedor se debe declarar en el campo "contenedor" del documento, y no en el campo de "marcas y números" el cual tiene una finalidad de proporcionar mayor detalle del bulto, sobre todo cuando se trata de carga suelta.

No obstante lo anterior, para la carga FCL/FCL se debe identificar el contenedor y su status, sin embargo, dicha identificación no debe ser proporcionada en el campo solicitado por ALOG, si no en el correspondiente a "contenedor".

Dado la información correspondiente a la identificación de los bultos y del contenedor que los contiene están considerados en campos independientes, siendo el campo "marcas y números" aquel donde se debe especificar mayor información del bulto, y el campo "contenedor" aquel donde se debe declarar el número y sigla del contenedor correspondiente, no procede que se declare siempre en el primer caso, la información del contenedor y su estatus, dado que el sistema proporciona el campo específico para dichos efectos, el que es validado según su estructura.

Conclusión final de la propuesta de mejora: No es procedente atender la propuesta, debido a que va en contradicción con las instrucciones impartidas para estos efectos.

III. CONCLUSION FINAL DE LA MEDIDA

Considerando los puntos anteriores, se concluye que gran parte de las propuestas de mejora se han abordadas en esta medida, ya sea por la reiteración de instrucciones que permitan obtener información fehaciente respecto a las mercancías que ingresan y salen del territorio nacional por vía marítima, como aquellas necesarias de implementar como mantenciones en el sistema de Manifiesto Marítimo Electrónico.

Se hace presente que las propuestas que no han sido abordadas en esta instancia, por implicar desarrollos y mantenciones informáticas a mediano plazo, que sobrepasan los tiempos de esta medida, podrán ser tratados en la mesa de trabajo que mantiene el Servicio Nacional de Aduanas con los representantes del sector marítimo, a fin de evaluar la implicancia y costos de su desarrollo por parte de los usuarios externos.


CLAUDIO SEPULVEDA VALENZUELA
DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS

28 DIC 2017



Servicio Nacional de Aduanas
Dirección Nacional

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA
DEPTO. DE PROCESOS Y NORMAS ADUANERAS

OFICIO CIRCULAR N°

Valparaíso,

REF.: Medida N°5, Agenda Normativa 2017

MAT.: Reitera instrucciones de llenado del mensaje de Conocimiento de Embarque Electrónico.

ANT.: Oficios Circular N°175/19.05.2015 y N°207/08.06.2015

DE: DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS

A: SRES. DIRECTORES REGIONALES Y ADMINISTRADORES DE ADUANA

En el marco de la Agenda Normativa 2017, en su medida N°5, sobre el análisis de mejoras al Manifiesto Marítimo Electrónico, se presentaron una serie de propuestas para mejorar el proceso de manifestación de las mercancías, considerando medidas que benefician a los distintos operadores intervinientes en la cadena logística.

Producto del análisis de éstas propuestas, se evidenció que existen diferencias respecto a la forma de llenado de los mensajes de Conocimiento de Embarque, principalmente en lo que respecta a la descripción de las mercancías. En relación a esto, mediante los Oficios Circulares en antecedente, se impartieron instrucciones sobre la correcta manera en que deben ser declaradas, en el manifiesto de carga, las mercancías que ingresan y salen del territorio nacional por vía marítima, debiendo los emisores de los mensajes de BL electrónico ceñirse a lo instruido en el documento "Instrucciones de llenado del mensaje del Conocimiento de Embarque, Bill of Lading (BL)", el cual se encuentra disponible en el sitio web del Servicio Nacional de Aduanas, sección "tramites en línea".

Por otra parte, considerando que la manifestación naviera contempla la emisión de Conocimientos de Embarque en sus distintos niveles de apertura, generalmente identificándolos en el sistema con la letra (H), (N), (BN) correspondiente, antepuesta al número del Conocimiento de Embarque, se hace necesario que los Freight Forwarder e intermediarios, continúen señalando en el campo "N° Referencia" la letra correspondiente al nivel del BL que se transmite, seguido del número de BL, sin espacios entre ambos. Esta medida será necesaria hasta que se incorpore la verificación sistémica del nivel de BL en la aplicación de utilizada por los almacenistas, lo que se informará oportunamente.

Saluda atentamente a usted,

Claudio Sepúlveda Valenzuela
Director Nacional de Aduanas