



Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas

**DESCRIPCIÓN DE UNA EMPRESA
FORWARDER EN EL TRANSPORTE Y
DESCONSOLIDADO DE CARGAS.**

RODRIGO ROLANDO NOGUERA FIGUEROA

Informe de Práctica Profesional presentado a la Carrera de Administración de Negocios Internacionales de la Universidad de Valparaíso para optar al Grado de Licenciado en Negocios Internacionales, Título Profesional de Administrador de Negocios

Internacionales

Profesor Guía

EDUARDO HAYE ARREDONDO

El presente documento está basado en la experiencia laboral,
en la empresa Uniex Shipping Limitada (Chile), desarrollada
en las fechas:

· Septiembre – Noviembre 2008 (Práctica Profesional)

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
OBJETIVO Y PLANTEAMIENTO DE LA PRACTICA	5
ENTORNO Y MARCO TEORICO	6
DESCRIPCION Y POSICIONAMIENTO DE LA EMPRESA	16
DESEMPEÑO DENTRO DE LA EMPRESA	18
PROBLEMAS ENCONTRADOS	29
SOLUCIONES Y ACCIONES PROPUESTAS	29
CONCLUSIONES	30
BIBLIOGRAFIA	31
ANEXOS	32

INTRODUCCIÓN

El presente informe se basa en la experiencia laboral adquirida en la Empresa Uniex Shipping Ltda.(Chile), Rut. Nro. 78.987.470-0, ubicada en Blanco 1215, oficina 407 Valparaíso,

Empresa dedicada Servicios de importación y exportación de carga consolidada y contenedores full de 20 st y 40 st, desde y hacia los principales puertos de todo el mundo y puntos intermedios. La que destaca por realizar la recepción, Almacenaje, desconsolidación y consolidación de cargas en transito para importaciones y exportaciones para toda la industria. La Exportación marítima de carga consolidada se realiza de forma expedita y segura, además de Importaciones marítimas de carga consolidada y transbordos terrestres a Bolivia.

Cuenta con representaciones en Europa, Lejano Oriente, Norte y Sudamérica, por lo que es capaz de ofrecer a sus clientes una variada gama de asistencia de las necesidades que se puedan presentar en el proceso.

La Sra. Ximena Lepe encargada del área de importaciones fue la responsable del desarrollo de actividades relacionadas con la documentación y entrega de los productos en los desconsolidados, y Mario Arredondo del área de trasbordos hacia Bolivia.

Las labores realizadas de practicante es un bosquejo del funcionamiento completo del área de operaciones situada en Valparaíso, San Antonio, Arica, y para que decir del manejo completo de las demás áreas situadas en Santiago.

1.-Objetivo y Planteamiento de la Práctica

El primer objetivo de realizar la practica fue la de ver el funcionamiento de la empresa, ver sus procesos, su forma de trabajo, el manejo de documentación, y la forma de aplicar conocimientos aprendidos, en el trabajo diario de la empresa elegida.

El planteamiento que se realizo por parte de la gerente de operaciones fue la de enseñar a prestar el mejor servicio en la documentación y entrega de los productos llegado desde el extranjero para su desconsolidación y en el caso de las importaciones su consolidación adecuada, asistiendo a los clientes de forma efectiva y eficaz, por otro lado apoyando el trabajo de trasbordos de la carga y la realización de manifiestos de carga, con su la facultad de tener un contacto directo con los clientes para realizar el proceso de aviso de llegadas de las cargas para la documentación y verificación de sus cargas con respecto a los B/L madre , hijo o nieto cualquiera que fuese el caso. Todo gracias a la persona que estuvo a cargo del desarrollo de esta practica quien asesoro en todo momento cada duda que se presentara, lo cual hizo un rápido aprendizaje del manejo de estas labores ya mencionadas. Por ello, y en comunión con el objetivo de quienes dirigieron esta práctica laboral, este informe plantea como objetivo general mostrar la documentación y proceso de una importación o exportación mediante una empresa forwarder y las estrategias para el desarrollo de todos los procesos como empresa para mejorar su capacidad de dar mayor apoyo y soporte a sus clientes.

Al finalizar el proceso de la práctica profesional se presentara algunas sugerencias aprendidas en la carrera para el mejoramiento de algunos de los procesos que se efectúan dentro de la empresa.

2.-ENTORNO Y MARCO TEORICO.

El conocimiento de las infraestructuras de transporte disponibles tanto internacional como nacionales es indispensable dentro de todo el proceso, el transporte es el eslabón de la cadena que mas valor añadido aporta al producto, si bien necesita de otros servicios complementarios, el transporte tiene el mayor peso dentro de todo el proceso integral e incluso implica que el resto de los servicios se adapten al medio escogido. El estado de las carreteras, las condiciones de acceso a puertos, las empresas que trabajan en los puertos y aeropuertos o las infraestructuras aéreas determinaran el tipo de servicios que se pueden ofrecer. Por ello, es indispensable analizar las situaciones y características más importantes de los puertos, y comunicaciones terrestres que existen en Chile.

2.1.-Transporte y servicio marítimo

Con una longitud de costa de 4300 Km desde la frontera con Perú hasta el Cabo de Hornos y una Zona Económica Exclusiva (ZEE) de 4.264.560 Km², Chile cuenta con las características geográficas excepcionales para el desarrollo de las actividades marítimas.

2.1.1. Una Historia de Concesiones

Históricamente, los servicios portuarios estaban asegurados por el Estado a través de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) Ésta asumía las operaciones de traslado (mar/tierra) mientras que la actividad de carga y descarga de camiones en los muelles

corría a cargo de agentes especializados con una licencia para dicha actividad. A partir de 1975, Chile cambió su política económica, a fin de convertirse en una economía mucho más abierta. Este cambio suponía que el comercio exterior iba a crecer. Todo ello implicaba una mejora necesaria de las infraestructuras de transporte internacional. Sin embargo, esta mejora se vio dificultada por los siguientes problemas: la construcción de infraestructura portuaria en Chile es muy cara, el Estado no contaba con los recursos necesarios y los malos rendimientos portuarios contribuían al déficit de infraestructura. Con ese marco, se decide entonces solucionar el problema portuario incorporando eficiencia vía competencia. Ello obligaba a desregular, establecer un Estado subsidiario e incorporar gestión e inversión privada en el sector portuario estatal, decisión pionera en Iberoamérica.

La primera reforma legal tuvo lugar en 1981 (Ley 18032) donde se permitió el acceso de cualquier chileno a las faenas, acabando el monopolio que hasta entonces tenía la empresa pública. Con la posterior Ley 18.042 se contemplaba además la posibilidad de que una empresa adquiriera el control de un sitio de atraque por un período de tiempo. No obstante, cada empresa de estiba pasó a ser capaz de seleccionar libremente a sus trabajadores y de organizar libremente la totalidad de sus faenas, con excepción del almacenaje. A partir de 1990, comienza un proceso de inversión privada en puertos de servicio público.

La reforma del sector portuario conoció una etapa decisiva con la puesta en marcha en 1998 de la Ley de Modernización Portuaria. De una lado, dividía a EMPORCHI en 10 sociedades portuarias autónomas, asumiendo la gestión y el desarrollo de los diez

principales puertos (Valparaíso, San Antonio, Talcahuano - San Vicente, Arica, Iquique, Antofagasta, Puerto Montt, Chacabuco, Austral y Coquimbo). Por otro lado, esta ley instauraría un sistema de concesiones para los operadores que intervienen en los muelles de desembarque, donde se ha abogado por la puesta en marcha de un sistema monooperador. Con esta doble reforma el gobierno pretendía promover la competencia para aprovecharse de los beneficios de las economías de escala y de eficiencia. Paralelamente, se manejaban las condiciones de inversión, sustituyéndolas por un monopolio concedido a nivel de cada muelle.

Las concesiones tienen una duración máxima de 30 años, aunque en algunos casos el periodo es menor (15 –20) años. En estos casos, dicho periodo se podría prolongar si se hiciesen inversiones complementarias en infraestructura. Es el caso de los muelles de carga general de Valparaíso y San Antonio y del puerto de San Vicente.

Principales concesiones en los Puertos Públicos

TERMINAL	CONCESIONARIA	INVERSION (mill USD\$)
San Antonio-Molo Sur(contenedores)	S.A.A.M.-SSA holding international	121
San Antonio-Terminal Norte	Puerto Panul S.A.	8.4
Valparaiso	Terminal pacifico sur valpraiso S.A (Ultramar-HHLA Hmburgo)	90
San Vicente Talcahuano	S.A.A.M.-SSA holding international	47
Iquique Terminal 2	S.A.A.M.	17
Antofagasta frente N°2	ATI(S.A.A.M. Inmobiliaria maritima portuaria)	18

Arica Frente N°1	Consortio portuario Arica (Inversiones cosmos-Empresas Navieras-Ransa Perú-SAAM)	24.2
------------------	--	------

Fuente: “Chantiers Navals et Infrastructures portuaires au Chili” Missions Economiques (www.missioneco.org)

Los directores de las distintas empresas públicas son nombrados por el Presidente de la República y deben realizar la gestión de las empresas según los principios de la gestión privada. Con el objetivo de definir una estrategia a medio plazo y de acrecentar la transparencia del sector, cada empresa debe establecer un plan de desarrollo a 20 años el *Plan Maestro*, y un calendario de referencia para las inversiones previstas para los siguientes 5 años. Las empresas portuarias deben, además, recurrir al mecanismo de la concesión para toda nueva inversión en el puerto (construcción de un nuevo muelle, extensión, etc). Los inversores se benefician de la protección tradicional del estatus de inversor extranjero en Chile

(DL600), aumentando además el grado de seguridad jurídica por la ley de modernización portuaria.

Las concesiones portuarias han supuesto una inversión total de 630 millones de dólares en diez años, donde el sector privado ha aportado el 85 % de esta cantidad. **El objetivo que se persigue es el de multiplicar por 2,7 la capacidad de los puertos para acoger una demanda de 77 millones de toneladas en el año 2015.**

¹2.1.2.- Situación actual de los puertos chilenos

¹Boletín estadístico Directemar, 2007

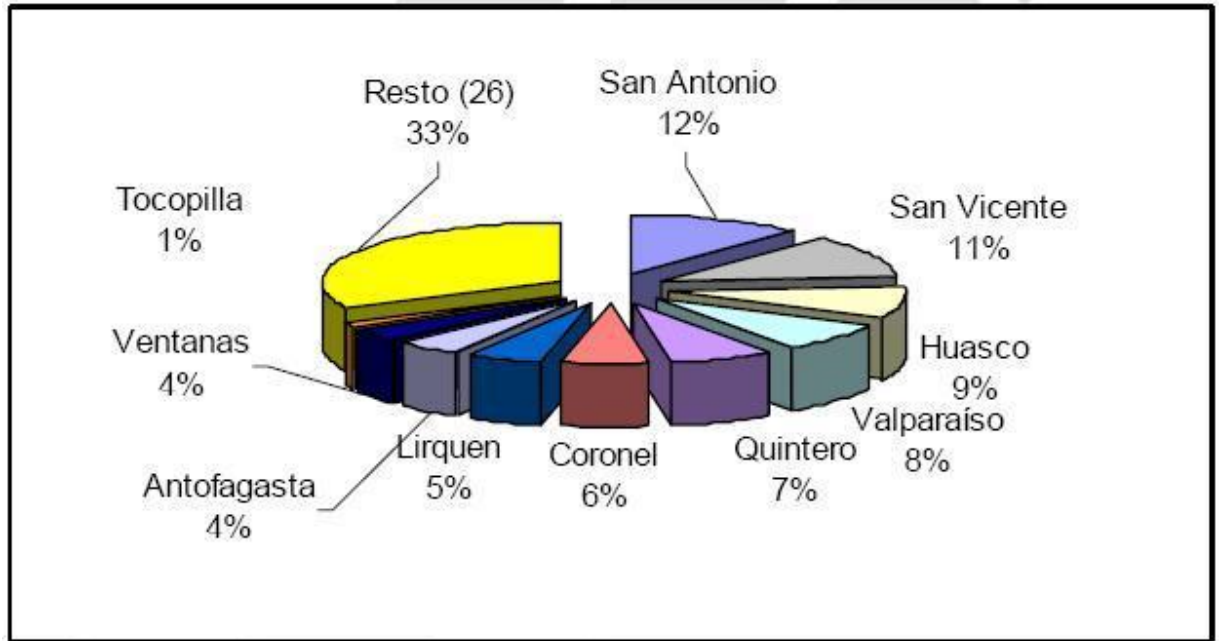
Según los datos proporcionados por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, Chile cuenta, además de con 36 puertos comerciales, con 35 muelles específicos, 36 muelles o dársenas de embarcación, 20 terminales de sólidos, 39 terminales de líquido y 89 rampas¹. Actualmente, 26 puertos han sido derivados a inversores privados y 10 están en poder del Estado: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, San Vicente, Chacabuco, Puerto Montt y Empresa Portuaria Austral. Como se ha explicado en el apartado anterior, estos diez puertos estatales antes se agrupaban en la Emporchi (Empresa Portuaria de Chile) y hoy dependen directamente del Gobierno (*Ver Anexo I : Empresas Portuarias Estatales*). Son empresas autónomas y en 2002, quedaron vinculadas al Sistema de Empresas Públicas (SEP), dependiente de Corfo. A través de estos puertos, se transfiere el 70% del **valor** de las cargas de todos los puertos nacionales.

Los Puertos de Valparaíso, San Antonio, San Vicente e Iquique son puertos que manejan cargas generales y contenedores. Los puertos del Norte de Chile son fundamentalmente mineros. El Puerto de Punta Arenas y el de Puerto Montt son eminentemente pesqueros.

Los puertos privados han incrementado su porcentaje de movilización de carga. En cualquier caso, aunque los puertos estatales necesitan mejorar su tecnología, poseen importantes redes de acceso. La mayoría de los puertos privados están especializados en carga a granel, mientras que la carga contenedorizada es transferida mayoritariamente por los puertos del Estado.

Además tiene proyectos de doblar su capacidad en 20 años. A continuación, se muestra un gráfico de los puertos chilenos que movilizan más toneladas de carga anuales.

Puertos chilenos más importantes según tonelaje movilizado



Fuente: DIRECTEMAR 2008

La mayor parte del transporte de carga nacional se realiza en camión. Por ello, desde muchos sectores portuarios se pretende fomentar el cabotaje marítimo, ya que actualmente existen ciertas restricciones al mismo.

Asimismo, se espera crear en Chile una oferta importante de servicios portuarios suficientemente competitivos para los países del Mercosur, acercando las costas del Atlántico y el Pacífico, para realizar transacciones con el Sudeste Asiático. No obstante, existen problemas para el desarrollo portuario chileno, como son: una geografía que encarece las obras portuarias, los puertos suelen estar situados en zonas urbanas con

áreas adyacentes escasas y están obligados a incorporar tecnología diseñada para otros niveles de carga, lo cual es caro.

A pesar de todas las dificultades, el movimiento portuario chileno es uno de los más importantes de Sudamérica, mucho mayor que el de Colombia y el de otros países de la costa oeste, e incluso mueve más toneladas que México y Argentina, aunque aún está lejos de Brasil.

2.1.3.- Servicios marítimos regulares y Marina Mercante

La flota de la Marina Mercante Nacional con matrícula y bandera chilena está formada por 143 naves. En la actualidad, son varias las compañías navieras que operan en Chile, tanto extranjeras como nacionales. Entre las compañías nacionales destacan Nisa Navegación, en la zona sur del país y la Compañía Sudamericana de Vapores en la zona centro y en el norte. Otras compañías navieras extranjeras no tienen filial en Chile, pero sí operan con este país representadas por agentes de naves chilenos. (*Ver Anexo III : Agentes de Naves*)

La **Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)**, es la empresa de transporte marítimo más importante de todo Iberoamérica. Fundada en 1872, sus actividades inicialmente consistían exclusivamente en servicios de cabotaje, pero rápidamente se extendieron a lo largo de la costa Oeste de Sudamérica hasta el Canal de Panamá, antes que este se abriera al tráfico regular.

Posteriormente, extendió la sus actividades a los Estados Unidos, y finalmente a Europa, el Lejano Oriente y Japón, al Sudeste Asiático/Islas del Pacífico y la costa este de

Sudamérica. Hoy en día la compañía ofrece servicios de transportes de carga general, carga a granel, fresca y productos congelados y vehículos, usando naves propias y arrendadas, estableciendo vínculos permanentes entre la costa Atlántica y del Pacífico de Sudamérica, y el resto del mundo.

La compañía posee barcos especialmente diseñados para carga congelada, vehículos, carga a granel y productos forestales. También ofrecen servicios intermodales, además de otras operaciones complementarias como áreas de almacenaje y servicios en puerto, etc. Este servicio "puerta a puerta", a cualquier destino, es normalmente realizado en conjunto con las subsidiarias de CSAV: Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. SAAM, como una agencia marítima de transporte de mercancías, y COSAN, terminal de contenedores en Santiago.

La Cámara de Comercio de Santiago en su portal de comercio exterior (http://www.portalcomexccs.cl/itinerarios/Detalle/M_Descarga.aspx), publica servicios regulares internacionales. En esta página, se pueden encontrar datos de las naves con las que trabaja cada agente, proporcionando además datos de cada una en detalle, itinerarios, etc.

2.1.4.- Transporte por carretera

Infraestructuras

La red viaria consta en 1998 de 85.000 Km., de los que unos 16.000 km están asfaltados. Las principales vías son la Carretera Panamericana (ruta nº 5), que cruza el país de norte a sur uniendo la frontera peruana con Puerto Montt, y la Carretera Transandina (ruta nº

60), que une Valparaíso con la ciudad Argentina de Mendoza. El extremo sur del país solo es accesible por carretera desde Argentina.

El transporte por carretera es participa activamente en las relaciones de intercambio comercial de los países limítrofes, en especial Argentina y Brasil.

Las comunicaciones terrestres con los países de la zona están altamente condicionados por las características geográficas de la zona. Así por ejemplo, para pasar a Argentina se debe cruzar los Andes. Mayoritariamente el paso a Argentina se hace por el Paso de los Libertadores. Sin embargo, muchas veces esta paso debe cerrarse por las condiciones climáticas de la zona(nieve,hielo) que impiden el paso.

- **Conexiones internacionales**

En términos generales podemos afirmar que el sistema de transporte por carretera de América del Sur puede visualizarse como un conjunto de corredores de transporte que, con algunas excepciones, se inician en los principales puertos del Continente (Río de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso, Callao) penetrando gradualmente al interior.

1. Corredor BUENOS AIRES (Argentina) – VALPARAÍSO (Chile)

Itinerario

Buenos Aires – Mercedes – Mendoza – Las Cuevas – Caracoles – Santiago – Valparaíso

Tráfico

La mayor parte del comercio terrestre entre Chile y Argentina se realiza a través de este corredor. Se trata de un contenedor interoceánico que une dos importantes capitales de la región. Durante los meses de invierno (junio-julio-agosto), presenta importantes estrangulamientos derivados de factores climáticos (nevadas), sin que hasta el momento se hayan adoptado decisiones que solucionen esos inconvenientes en forma radical. Los mayores volúmenes de carga se registran de Argentina a Chile.

2. Corredor RÍO DE JANEIRO (Brasil) – VALPARAÍSO (Chile) Itinerario

Itinerario

Río de Janeiro – Santos – San Pablo – Curitiba – Santa María – Uruguayana – Paso de Los Libres – Santa Fe – San Francisco – Río Cuarto – Mercedes – Mendoza – Las Cuevas – Caracoles – Santiago – Valparaíso.

Tráfico

La mayor parte del comercio por carretera que se hace con Brasil llega vía este corredor. Es un corredor interoceánico. Es el corredor de mayor extensión de la región y el que en su itinerario, relaciona la mayor cantidad de ciudades. Al igual que en el caso anterior, durante los meses de invierno (junio-julio-agosto) presenta importantes estrangulamientos derivados de las incidencias climáticas (nieve), sin que hasta el momento se hayan adoptado decisiones que solucionen esos inconvenientes en forma radical. Los mayores volúmenes de carga, se registran de Brasil a Chile.

3. Corredor VALPARAÍSO (Chile) – LA PAZ (Bolivia)

Itinerario

Valparaíso – Antofagasta – Iquique – Arica – Tambo Quemado – La Paz.

Tráfico

El mayor volumen de carga se transporta desde Chile hacia Bolivia..

4. Valparaíso (Chile) – Lima (Perú)

Itinerario

Valparaíso – Antofagasta – Iquique – Arica – Concordia – Tacna – Ilo – Matarani -
Lima.

Tráfico

El mayor volumen de carga se transporta desde el sur hacia el norte. Toda la carga comerciada con Perú llega vía este corredor.

5. Corredor VALPARAÍSO (Chile) – ASUNCIÓN (Paraguay)

Itinerario

Valparaíso – Santiago – Caracoles – Las Cuevas – Mendoza – Mercedes – Río Cuarto –
San Francisco – Santa Fé – Resistencia – Clorinda – Puerto Falcón – Asunción.

Tráfico

El mayor volumen de carga se transporta desde Chile hacia Uruguay.

3.-“DESCRIPCION Y POSICIONAMIENTO DE LA EMPRESA”

3.1.- Uniex Shipping y sus estrategias como negocio.

Uniex Shipping limitada, hoy en día se encuentra con una cartera de clientes frecuentes y con una trayectoria y conocimientos en el rubro en las formas de transporte por la seguridad que brinda gracias a su dueño y fundador Reinhard Struck, empresario alemán

que decide formar en Chile una empresa forwarder, comenzando como una empresa pequeña, que tiene sus primeros clientes con cargas de no mucho tonelaje, luego de un año y medio funcionando como una empresa aislada, don Reinhard decide hacer una alianza estratégica con SSL Consolidation otra empresa forwarder de la cual el también era dueño junto a otros socios, la característica principal que tenía SSL era que anteriormente poseía una alianza con Saco Shipping uno de los más grandes y pioneros en el negocio independiente consolidador.

UNIEX Y SSL empezaron a trabajar como 2 empresas hermanas compartiendo sus clientes dependiendo de los puertos a los cuales se necesitaba llevar alguna de las cargas, la primera enfocada principalmente a representaciones en los puertos de América, Keelung, Shanghai, Hong Kong y Ningbo, y la segunda a puertos como Hamburgo Amberes, Busan . Gracias a esta expansión se ofrece la consolidación de más de 140 puertos de todo el mundo.

Representación de Uniex según los diferentes puertos

Representación	Puerto
Ningbo kayuan shipping	Ningbo
Famous Hong Kong	Hong Kong
Famous Shanghai	Shanghai
Panda	Keelung
WSA Hong Kong	Hong Kong
WSA Shanghai	Shanghai

3.2.- Uniex Shipping como empresa

Uniex como empresa forwarder se especializa en el transporte internacional de cargas marítimas y terrestres, como agente desconsolidador en diferentes modalidades de transporte, es agente de transporte por carretera y operador de transporte multimodal. Con la contenerización de las mercancías se ha ido creando la imagen de consolidador y/o NVOCC(Non Vessel Operato Common Carrier/ transportista que no explota los buques).

Como resultado del alto rendimiento y un aumento general de exportación e importación de carga desde y hacia distintos puertos del mundo, la compañía ha crecido progresivamente. Hoy en día, da empleo a más de 60 operarios altamente calificados en oficinas de Santiago Arica, Valparaíso y San Antonio, que son capaces de coordinar las cargas y desarrollar a cabalidad las exigencias de los clientes.

La gran reputación se basa en el reconocimiento de las necesidades de los clientes y ofreciendo un servicio personalizado, asistencia continua y tratando de siempre minimizar el tiempo de tramitación y entrega rápida y oportuna de las cargas garantizando el servicio más profesional a todos nuestros clientes.

4.-“DESEMPEÑO EN LA EMPRESA”

4.1.- FUNCIONES REALIZADAS EN UNIEX SHIPPING

El trabajo realizado en la practica laboral fue en un comienzo el conocimiento de los documentos empleados como empresa forwarder, para realizar los tramites en las operaciones venideras sin errores; como es el caso de los manifiestos de carga, el Bill of

loading, los avisos de llegada, los release, las biblias, los avisos de desconsolidado, los Dres, entre otros.

4.1.1.- Documentación.

Algunos de los documentos utilizados en el proceso de la practica se van ordenando según la carpeta correspondiente de las representaciones y navíos en las cuales fuesen llegando las cargas de esta forma cada uno de las carpetas de las representaciones se ordenaban de la siguiente forma:

- Biblia
- Cartas a compañías
- B/L Master
- Pago del B/L
- El aviso del Desconsolidado
- El aviso de llegada
- B/L de cada cliente
- Liquidación de nave o DRES
- Manifiesto de origen
- Manifiesto propio

BIBLIA: Corresponde al resumen de la información de las cargas donde se especifica la motonave, la representación, la compañía embarcadora, el costo del flete, la numeración

de contenedor incluyendo el tamaño de este, el consignatario con su número de B/L y si la carga tiene trasbordo, o tránsito hacia algún lugar.

CARTAS A COMPAÑÍAS: Cartas de cortesía en donde se le informa a las compañías embarcadoras, las disposiciones de UNIEX para realizar el proceso de tramitación de documentos para luego desconsolidar las mercancías.

B/L MASTER: Es el documento que el transportador marítimo expide como certificación de que ha tomado a su cargo la mercancía para entregarla, contra la presentación del mismo en el punto de destino, a quien figure como consignatario de ésta o a quien la haya adquirido por endoso total o parcial, como constancia del flete convenido y como representativo del contrato de fletamento en ciertos casos. Los conocimientos de embarque de la carga consolidada los expide el agente de carga internacional ó (NVOCC por sus iniciales en inglés: Non-Vessel Operating Common Carrier). En tal caso llevan el nombre de Conocimiento de Embarque Hijo, siendo el Conocimiento de Embarque Madre el que expide el Transportador Marítimo efectivo.

PAGO DEL B/L: Es una copia del documento en donde certifica la cancelación del B/L. En este sentido la mayoría de las veces se pierde tiempo en la presentación de una apertura a las compañías embarcadoras, por esperar la copia del pago.

Caso distinto pasa cuando se trata de un Sea WayBill Este es una alternativa al conocimiento de embarque con grandes ventajas para los operadores s en todo lo anterior igual al B/L, aunque no es negociable. Su no negociabilidad significa que un Sea Waybill no podrá ser emitido a la orden, y por tanto, nunca será endosable a

terceros. Desde el punto de vista operativo, el Sea Waybill se puede materializar en un documento o bien en una simple transmisión electrónica, por medio de la cual los agentes del armador en origen autorizan la entrega en destino. Como resultado, el receptor puede retirar la mercancía sin tener que presentar el Sea Waybill al agente del armador en destino; basta con que demuestre ser la persona o entidad autorizada para la recepción.

El Sea Waybill ofrece las siguientes ventajas:

1.-Seguridad: Evita la posibilidad de fraude por extravío o robo de documentos “a la orden”, eliminando la necesidad de avales bancarios y cartas de indemnidad. (Téngase en cuenta para mercancías “caras”).

2.-Confianza: Hemos visto que el agente en origen es quien autoriza la entrega a sus corresponsales en destino. Es él quien controla la mercancía desde la recepción hasta la entrega, evitando así los errores propios de ciertos puertos poco fiables. En otras palabras, el Sea Waybill le permite -al agente del puerto. de carga- proteger directamente los intereses de su cliente -el exportador-, avalando la confianza que éste le dio al contratar el servicio.

3.-Agilidad: Permite un ahorro en costes de mensajería e impresos, y sobretodo, permite al receptor retirar las mercancías sin tener que esperar la llegada de los documentos desde origen. (Respeto parámetros de operatividad just-in-time).

4.-Aceptabilidad: Antes de 1994, los bancos eran reticentes a aceptar Sea Waybills en operaciones de crédito documentario. Acostumbrados a exigir B/Ls “a la orden” endosados en blanco, los bancos rechazaban Waybills (no negociables, recordemos), ya que no veían como salvaguardar sus intereses en caso de impago.

5.-Negociabilidad: Aunque el Waybill no es negociable, podemos encontrar soluciones alternativas para que la mercancía pueda transmitirse en cadena. Así, autorizando el embarcador la emisión de un Entréguese “a la orden” del receptor, éste puede transmitir la mercancía a un tercero endosando el Entréguese, y así sucesivamente.

6.-Control: El exportador/embarcador es quien controla la mercancía hasta el último momento. Atendiendo a intereses diversos (negociación de la compraventa, cobro hecho efectivo, mejores ofertas), el embarcador puede, en cualquier momento dar aviso a su agente, cambiar la identidad del receptor o retener la entrega según su interés. Con ello, el embarcador evita la pérdida de control propia de los B/Ls una vez endosados (en blanco o a terceros).

AVISO DE DESCONSOLIDADO: Documento enviado a los consignatarios y a las agencias de aduanas correspondientes con la información de la nave, el viaje, el puerto de embarque, el puerto de arribo, el número del contenedor, el día, la fecha, el lugar y la hora en donde el container será desconsolidado.

AVISO DE LLEGADA: Documento enviado a los consignatarios dando aviso de la llegada de la carga. Los datos que contiene este documento son: el nombre de la persona

encargada, en nombre de la compañía embarcadora, el número del B/L, el nombre de la motonave, el contenido, el número del contenedor, la empresa que emitió el B/L, el puerto de embarque, puerto de trasbordo(si es que existe), puerto de arribo, la fecha de arribo, el lugar de entrega, gastos de origen(si es que los hay), el monto del flete(en caso que este se haya pagado en el momento de arribo, se coloca, Prepaid)y el porteo. Además de todo esto presenta la siguiente nota: SOLAMENTE SE INGRESARAN A MANIFIESTO AQUELLAS QUE SEAN ENTREGADAS CON HB/L ORIGINAL Y SU RESPECTIVO PAGO YA SEA, PORTEO EN PESOS Y/O FLETE COLLECT EN DOLARES AMBOS CON CHEQUE AL DIA, EN OFICINAS DE UNIEX SANTIAGO O VALPARAISO.

PRESENTACION FUERA DE PLAZO DEBERA OBLIGADAMENTE ACOMPAÑAR CHEQUE POR USD.150+IVA .- POR CONCEPTO DE MULTA ADUANERA. ADEMÁS EN CASO QUE SU AGENTE DE ADUANA PRESENTARA CARTA DE RECLAMO, DEBERA CANCELAR UN MONTO DE \$5.000.

NOTA : EN CASO DE RETENCIONES DEL S.A.G. LOS COSTOS SERAN TRASPASADOS A LOS CLIENTES QUE NO DEMUESTREN QUE SUS EMBARQUES CUMPLEN CON LA NORMATIVA VIGENTE.

B/L DE CADA CLIENTE: B/Ls hijos o nietos que se desprenden del B/L master o madre y que contiene la información detallada de cada carga según el consignatario según orden de la Biblia.

LIQUIDACIÓN DE NAVE O DRES: Documento emitido por la bodega de almacenaje de puerto de arribo una vez que las cargas se han desconsolidado del contenedor y sirve para la corroboración de la información del manifiesto de carga.

MANIFIESTO DE ORIGEN: Documento que contiene una lista de las mercaderías que constituyen el cargamento de la nave, aeronave y demás vehículos de transporte, en el momento de su llegada o salida a/o desde el territorio aduanero.

MANIFIESTO PROPIO: Es el mismo manifiesto de origen que se transcribe a un nuevo manifiesto y se detallan aun mas las marcas de cada una de las cargas según el B/L para una mayor facilidad de identificación de las cargas.

Otros de los documentos que también debían llevar su orden correspondiente para la aceptación eran las aperturas, en donde UNIEX SHIPPING informaba a las compañías embarcadoras la documentación necesaria y confirmación de que los documentos necesarios para el proceso de desconsolidación estaba en orden, el orden de las aperturas era el siguiente:

- Dos Cartas a la compañía / release
- B/L original
- Pago del B/L
- Manifiesto

En el caso de las 2 cartas son mera formalidad y una de las cartas es devuelta a la compañía forwarder para el posterior archivo de esta.

El release significa que no se tiene que proporcionar los B/L originales con el fin de reclamar sus bienes en el lugar de destino.

En caso que so se tenga el release, se esta en la obligación de presentar el B/L original.

Otra documentación que no deja de ser importante son las aclaraciones. Estas aclaraciones ocurren cuando se presenta una apertura con el manifiesto propio y se comete un error de redacción, o que el error provenga del B/L o del manifiesto enviado del lugar de embarque, por lo que se debe reescribir el manifiesto y en la parte del error poner: “dice:”; y a continuación: “debe decir”.

Esta aclaración comprende de 8 copias iguales y debe ser presentada a la compañía embarcadora como por ejemplo, ULTRAMAR y una vez que es timbrada es llevada a la aduana para que sea aceptado el cambio, esto se debe hacer antes de las 16:00 hrs. Para ser aceptada, de otro modo se debe llevar al día siguiente por lo que si la carga se necesitaba desconsolidar se pierde un día lo que implica un costo que debe pagar la empresa forwarder en esta caso UNIEX por mantener las mercancías en la bodega de SAAM hasta que este aceptado el manifiesto. Luego de ser aceptado en la aduana se puede ir a retirar la copia en donde se puede guardar para archivo y se puede proceder a la desconsolidación de mercancías.

4.2.- CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA INTERNACIONAL

Consolidador. Es el agente de carga internacional que recibe mercancías para varios destinatarios y contrata varios espacios o fleta medios de transporte completos, bajo responsabilidad y por cualquier sistema se obliga a transportar por sí o por otro agente ante el propietario de la carga; asume la condición de encargado de la carga, emite el documento que debe respaldar al manifiesto de carga terrestre, la guía aérea o el conocimiento marítimo según corresponde.

Desconsolidador. Es el agente de carga internacional, establecido en el lugar de destino o de descarga de la mercancía responsable de recibir el embarque consolidado de carga consignado a su nombre para desconsolidar y notificar a los destinatarios finales.

Para ambos procesos el forwarder debe registrarse como guía con el manifiesto de carga este le permitirá en el caso de la consolidación adecuar de mejor manera la carga junto al tarjador² para la ubicación dentro del contenedor las cargas para que no queden desbalanceadas.

En el caso de la desconsolidación el manifiesto permite al forwarder la identificación de cargas y la comprobación de que todas las cargas estén dentro del contenedor.

² Tarjador: Persona contratada por SAAM extraportuario para comprobar que las cargas consolidadas o desconsolidadas del contenedor sean las mismas que se presentaron en el manifiesto

La mayoría de las cargas provenientes de China, o Taiwán, las mercancías no tienen una marca que las identifique claramente, en el caso que vengan cargas similares en donde en el manifiesto no se aclare o no se logre la identificación de las diferentes cargas, se pide a SAAM extraportuario que las cargas sean pesadas y con el tonelaje identificar cabalmente cada mercancía.

4.3.-PROCEDIMIENTOS DE ENVIO Y RECEPCION DE CARGAS

Primeramente los clientes se ponen en contacto con las representaciones de la empresa en el lugar de despacho de la carga, luego se procede a la tramitación de documentación de exportación de la carga, y se envía el Bill of Loading y el manifiesto de carga a la empresa en Chile. Mientras la carga viene en viaje se procede a realizar mediante el manifiesto de carga de origen, un manifiesto de carga propio, para presentarlo a la aduana y a la empresa naviera por la que se trae la mercancía, sea SAAM, AGUNSA, o ULTRAMAR.

En el caso de que la mercancía corresponda a una carga peligrosa se debe informar a la capitania de puerto y presentar la documentación en un plazo mínimo de 48 horas antes del embarque o desembarquen día y horario hábil.

Cuando Uniex es avisado del arribo de la carga se envía a los clientes un aviso de llegada de la nave con la carga, y luego que se desembarca SAAM extraportuarios envía a Uniex el día, la hora y el lugar del desconsolidado de la carga.

Los contenedores pueden traer carga full o coloader. Las cargas full corresponde a que las cargas que vienen dentro del contenedor y pertenecen a un solo consignatario.

En el caso de los coloader se refiere a que dentro de un contenedor vienen cargas de distintos consignatarios.

El día en que se desconsolidan las cargas, el representante de la empresa forwarder, concurre al lugar de desconsolidación con el manifiesto de carga para corroborar si dentro del contenedor es en efecto la carga en cuanto a cantidad, y peso.

En muchos caso las mercancías son llevadas a aforo físico en donde se revisan las cargas que viene selladas para confirmar que la carga corresponda a lo manifestado, la mayoría de las veces esto se hace en el caso de las efectos personales, por seguridad de que no contenga algún tipo de contrabando o que se haya tratado por parte de los clientes evitar pagar algún gravamen aduanero, mostrando los efectos personales como usados siendo que son nuevos.

Cuando se tratan de estos efectos personales al momento de manifestar se debe poner precio a cada uno de los elementos que corresponda a la carga, y se aconseja a los clientes que por ser efectos personales coloquen un precio muy bajo, para no tener que pagar tanto en gravámenes aduaneros.

Luego de revisar las mercancías junto al manifiesto y corroborar que no hay problemas, SAAM extraportuarios deja las cargas para que las agencias de aduanas las retiren , o se llevan a almacenamiento, para su posterior retiro.

En el caso de que ocurra algún problema con las mercancías es decir; que falten cargas, que vengan abiertas las cargas de origen, o que no corresponda a lo señalado en el manifiesto se debe avisar a Uniex para que se pongan de inmediato contacto con sus clientes , para que verifique si de origen faltaban cargas o en el caso de haber sido

robadas en el transcurso de la carga o dañadas, para hacer efectivo el seguro, para esto el representante de la empresa forwarder en este caso Uniex, debe tomar fotos y dejara escrito en el manifiesto de carga el problema que ha ocurrido, lo mismo hace por su parte el tarjador.

Finalmente en el caso de haber transbordo, Uniex se pone en contacto con alguna empresa de transporte, y se procede a retirar la carga de SAAM extraportuario, se presentan los documentos y al momento de llegar el camión se debe tener en cuenta al cargar las mercancías el peso, los metros cúbicos y el lugar de transbordo, para no tener el riesgo de pérdida en el momento de descarga.

Documentos requeridos en cargas peligrosas

Las Agencias de Aduana, consignatarios de carga, Forwarder y personas naturales que deban ingresar o retirar carga peligrosa con régimen de escolta, desde el recinto portuario, deberán presentar al Departamento de mercancías peligrosas de la Capitanía de Puerto de Valparaíso la siguiente documentación para la exportación o importación, con un plazo mínimo de 24 horas antes del atraque de la nave y además deberá verificar horario de la descarga del contenedor con el terminal.

- Carta de Solicitud de Escolta de Policía Marítima
- Conocimiento de Embarque (Bill of Loading)
- Certificado de Arrumazón o Certificado Multimodal
- Hoja de datos de seguridad de productos según Norma Chilena N° 2245.
- Certificado de embalaje / envase vigente

Además cuando se trate de productos peligrosos controlados por la ley 17.798 de control de armas y explosivos, deberán presentar, según corresponda, copias de los siguientes documentos:

- Copia de Resolución para exportar de la D.G.M.N.
- Copia de Resolución para importar de la D.G.M.N.
- Copia de Resolución para internar de la D.G.M.N

PROBLEMAS ENCONTRADOS

Mayormente en el tiempo de realización de la practica no se encuentran mayores problemas, salvo dentro del proceso de elaboración de documentos que la empresa Uniex, debe emitir, se produce una lentitud de desarrollo de transcripción de los datos, tanto en el manifiesto de carga, avisos de llegada, aviso de desconsolidados y biblias, lo cual provocaba muchas veces un atraso en la presentación de documentos en la naviera y en la aduana, si se atrasan en los plazos deben pagar multa, lo cual no es conveniente para la empresa.

Esto también pasa en el caso de errores de transcripción del manifiesto de carga original al propio, ya que por pequeños errores son rechazados por la aduana.

SOLUCIONES Y ACCIONES PROPUESTAS

Para esta problemática, es recomendable utilizar un programa computacional en donde solamente se ingresen los datos, y de esta forma se unifiquen los documentos, esto ayudara en la velocidad de obtención de los documentos antes del tiempo del que se realizan.

Ya que por ejemplo los cambios que afecten a un manifiesto ya conformado se deberán hacer mediante un *Mensaje de Aclaración*, dentro de los siete días siguientes a la fecha de su

conformación. Con posterioridad, estas aclaraciones estarán sujetas a sanción, por lo cual si se produce un error de tipeo, o que de origen den aviso de algún cambio en los detalles de la mercancía en el manifiesto el tiempo de aclaración se reduzca

Es aconsejable también que dentro del programa computacional se agregue una forma de comunicación no solo vía e-mail, sino que también en forma directa como una llamada vía Internet, de esta forma se libera la línea para recibir cualquier tipo de llamada de algún cliente, y se disminuyen los costos por llamadas de larga distancia entre oficinas.

“CONCLUSIONES”

A lo largo del periodo de práctica fue posible visualizar, aprender, y conocer formas de trabajo dentro de la empresa que a continuación se hará mención.

No sólo las funciones realizadas y los nuevos conocimientos adquiridos hacen posibles el presente informe. La experiencia laboral adquirida, gracias al ambiente laboral y a la disposición de las personas que estuvieron a cargo, permitió expandir los conocimientos y utilizar todas aquellas herramientas aprendidas a lo largo de estos años de estudio.

Si bien es cierto que se menciona en algún momento dentro de este informe, que como todo orden de cosas, existen falencias dentro del departamento, destaco y reitero que son las mínimas y están ajenas a la forma de administración, un ejemplo de ello es el sistema de registro de los documentos que su proceso era lento y retardaba las documentaciones y tramites. Más, dicha labor escapa a los parámetros funcionales que abarca la jefa del departamento, ya que dicha responsabilidad es del departamento de informática, los que debían visualizar y actualizar la forma de procesos.

La experiencia en los procesos de documentación, en la interacción con la gente de extraportuarios y la capacidad de respaldo entre las agencias de aduana y la empresa forwarder con respecto a las mercancías recibidas al desconsolidar, y la gente que trabaja como tarjador ayudo mucho en aprender de una forma mucho mas rápida todos los procesos que se debían efectuar en la desconsolidación.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Empresa portuaria de Valparaiso. <http://www.portvalparaiso.cl>
- 2.-“Chantiers Navals et Infrastructures portuaires au Chili”Missions Economiques.
www.missioneco.org
- 3.-Direccion General de Territorio y de Marina Mercante
<http://www.directemar.cl>
- 4.- La Cámara de Comercio de Santiago
http://www.portalcomexccd.cl/itinerarios/detalle/M_descargas.aspx
- 5.-SAAM Extraportuarios S.A. <http://web.aep.claepwebneo/index.aspx?channel=6139>
- 6.- Saco Shipping co. <http://www.saco.de/index.php>

ANEXOS

Anexo I : Empresas Portuarias Estatal

Empresa Portuaria San Antonio

Alan Mancowan, 0245
San Antonio
Tef . +56(35) 212159
Fax : +56 (35) 212114
Nueva Tajamar 481, Torre Sur, Of.2003
Edificio World TradeCenter
Las Condes – Santiago de Chile
Tef . +56 (2) 2517777
Fax : +56 (2) 2517732
www.saiport.cl

Empresa Portuaria de Valparaíso

Avda. Errázuriz, 25
Valparaíso
Tel : 56 (32) 224190
Fax : 56 (32) 224190
Avda Nueva Tajamar 481, Of.503, Torre
Norte World Trade Center
Las Condes – Santiago de Chile
Tel : +56 (2) 2036038
Fax +56 (2) 2934014
www.portvalparaiso.cl

Empresa Portuaria de Chacabuco

Avda Bernardo O'Higgins s/n - Casilla
n°20
Puerto Chacabuco
Tef .+56 (67) 351139 / 351198
Fax : +56 (67) 351174
www.portchacabuco.cl

Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente

Avda Blanco Encalada 547 – Casilla 265
Talcahuano

Tel : +56 (41) 541 419
Fax +56 (41) 541 809
www.ptotalsve.cl
www.svti.cl

Empresa Portuaria de Puerto Montt

Avenida Angelmo,1673
Puerto Montt
Tel: +56 (65) 252247
www.empormontt.cl

Empresa Portuaria Iquique EPI

Avenida Jorge Barrena, 62
Iquique
Tel : +56 (57) 400100
Fax : +56 (57) 413176
www.epi.cl

Empresa Portuaria Austral

Rómulo Correa, 1266
Punta Arenas
Tef : +56 (61) 221309
Fax : +56 (61) 241699
www.epa.co.cl

Empresa Portuaria Antofagasta

Avda Grecia s/n - Casilla 190
Antofagasta
Tel : +56 (55) 251737
www.puertoantofagasta.cl

Anexo II : Principales Compañías Navieras (armadores y administradores de naves)

1. Navieras chilenas

Nisa navegación,S.A.

Avda. El Bosque Norte, 0440 Oficina 1103,
Piso 11
Las Condes - Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 4423150
Fax : +56 (2) 2035191
www.nisa.cl

Compañía Sudamericana de Vapores, S.A.

Hendaya, 60, Piso 10 -14
Tef : +56 (2) 3707938 / 330770
Fax : +56 (2) 3307700
www.csav.com
www.csav.cl

C.C.N.I, Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, S.A.

Avda. Andrés Bello, 2687, Piso 17
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 3391300 / 2039060
Fax : +56 (2) 2039061 / 2039062
www.ceni.cl

Sociedad Naviera Ultragas

Moneda, 970 Piso 20
Santiago Centro – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 6301000
Fax : +56 (2) 6301091 / 6988848
www.ultragas.cl

SONACOL (transporte de combustible)

Avda. Isabel la Católica, 4472
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 2081603 / 3300200/ 2064148
Fax : +56 (2) 2286283 / 2081323
www.sonacol.cl

Naviera Chilena del Pacífico S.A. (NACHIPA)

Serrano, 14 Oficina 502
Santiago - Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 6333063

Fax : +56 (2) 6392069

SONAP – Sociedad Anónima de Navegación Petrolera

Moneda, 970, Piso 20
Santiago – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 6301009
Fax : +56 (2) 6301041

Empresa Marítima S.A. (EMPREMAR)

Encomenderos, 260, Piso 7
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 2002080
Fax : +56 (2) 3351022
www.empremar.cl

TRANSMARES

Moneda 970, Pido 20
Santiago - Santiago de Chile
Tef :+56 (2) 6301000
Fax : +56 (2) 6989205

ULTRAGAS

Moneda, 970, Piso 20
Santiago – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 6301000
Fax : +56 (2) 6989205
www.ultragas.cl

SOMARCO

Isidora Goyenechea, 3365, Piso 14
Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 3672600
Fax : +56 (2) 3672660

www.somarco.cl

2. Navieras extranjeras

Maersk Chile

Hendaya, 60, Oficina 1301
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 2309900
Fax : +56 (2) 3315104
www.maersksealand.com

American President Lines – APL

Avda. Andrés Bello, 2687, Piso 16
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 2030465
Fax : +56 (2) 2030482
www.apl.com

Compañía de Transporte Marítimo S.A. (CTM Chile)

Esmeralda, 1074, Oficina1306
Tef : +56 (32) 228305 / 254745 / 594280
Fax : +56 (32) 594280
www.ctmchile.cl

Green Andes Chile

El Trovador, 4285, Piso 8
Las Condes – Santiago de Chile
Teléfono +56 (2) 4286000
FAX : +56 (2) 4286090
www.greenandes.cl

Representaciones Marítimas Kawasaki Chile, Ltda.

Huérfanos, 835, Of.401, Piso 14
Santiago – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 6501850
Fax : +56 (2) 6337106
www.kline.cl

CTE Compañía Trasatlántica Española

Avda. Andrés Bello, 2687, Piso 16
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 2039000
Fax : +56 (2) 2039050
P&O Nedlloyd Chile, S.A.

Avda. Apoquindo, 3721, Oficina 52. Piso 5
Las Condes -Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 2909000
Fax : +56 (2) 2061915
www.ponl.com
www.ponl.cl

Hamburg Sud Columbus Line Chile

Avda. Apoquindo, 3669, Piso 9
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 2903800

Anexo III : Agentes de Naves

A.J.BROOM y CA. S.A.C

Blanco, 951
Valparaíso
Tef: +56 (32) 2628200
Fax: +56 (2) 213308
www.ajbroom.cl
www.broomgroup.cl

Agemar

Chorrillos, 1582
Puerto Montt
Tef : +56 (65) 270713/270728/270712
Fax : +56 (65) 254224

Fax : +56 (2) 2066350
www.hamburg-sued.com

Transportes y Servicios Saltek

Chorrillos, 1582
Puerto Montt
Tef : +56 (65) 270000 / 270727 / 270718
Fax : +56 (65) 270730
www.saltek.cl

Seasafe S.A.

Blanco, 1791, Oficina B-6, Piso 4
Valparaíso
Tef : +56 (32) 279800
Fax : +56 (32) 279834

TBS Chile

El Bosque Norte 226, Oficia 702
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 2334553
Fax : +56 (2) 2335017
www.tbs-transportbeton.de

J. Lauritzen

Avda. Isidora Goyenechea 3600, Piso 7
Las Condes – Santiago de Chile
Tef : +56 (2) 7564400
Fax : +56 (2) 2465010
www.lauritzencool.com

www.agemar.cl

Agencia Marítima Boliviana

7 de junio, 176 Of 9 Arica
Tef :+56 (58) 232000
Fax: +56 (58) 232000

Agencias Marítimas Cristophersen Chile

Hernando de Magallanes, 974
Punta Arenas
Tef :+56 (61) 228119 / 241353
Ax:+56 (61) 274514

Libramar Chile S.A.C.

Mac Iver, 225 of. 901, Piso 9

Santiago – Santiago de Chile

Tef : +56 (2) 6380292

Fax: +56 (2) 6328354

Miguel Bascuñan Pavez S.A.

Manuel Antonio Matta, of 1301

Antofagasta

Tef : +56 (55) 223595

Fax : +56 (55) 251402

www.navierabascunan.cl

B&M Agencia Marítima

Avda. San Andrés, 225-A

Talcahuano

Tef : +56 (41) 792260

Fax : +56 (41) 790335

Empresas Sagemar

Tarapacá, 123

Iquique

Tef: +56 (57) 390900

Fax: +56 (57) 427635

www.empresas-sagemar.cl

Ian Taylor y Cía. S.A.

Arturo Prat, 827, Piso 3

Valparaíso

Tef :+56 (32) 261000

Fax :+56 (32) 261100

www.iantaylorgroup.com

Pacific Anchor Line

Avda. Pedro de Valdivia Norte, 0204

Providencia – Santiago de Chile

Tef ;+56 (2) 74534000

Fax : +56 (2) 7534010

www.pal.cl

Inchape Shipping Services B.V. Chile

Arturo Prat 834 Of. 201

Valparaíso

Tef : +56 (32) 217681 7 217682

Fax : +56 (32) 239632

www.inchape-shipping.com

Naviera Portuaria Arica

Máximo Lira S/N

Explanada Muelle Norte

Arica

Tef : +56 (58) 231715 / 224965 / 229213

Fax : +56 (58) 231949

SUBDIRECCION TÉCNICA

www.naviport.cl

Agencia Marítima San Antonio

Avda. Angamo 1170

San Antonio

Tef : +56 (35) 212451 / 213956

Fax: +56 (35) 213876 / 213749

www.amsasai.cl

Jorpol

Avda. Costanera, 841

Coquimbo

Tef : +56 (51) 321023

Fax : +56 (51) 313687

www.jorpol.cl

Cpt Empresas Marítimas S.A.

Avda. Vitacura, 2939, Piso 20

Las Condes – Santiago de Chile

Tef: +56 (2) 3373800

Fax : +56 (2) 2341805

www.cpt.cl

Southern Shipmanagement Chile Ltda

Cochrane 867, Piso 3

Valparaíso

Tef : +56 (32) 254969 / 254954 / 212817

Fax : +56 (32) 256471

www.ssm.cl

Marina del Sur S.A.

Camino a Chinquihue S/N Km. 4.5

Puerto Montt

Tf : +56 (65) 251958

Fax : +56 (65) 251958

**Administradora de Naves Humboldt
Ltda.**

Blanco, 737

Valparaíso

Tef :+56 (32) 2020000 / 202670

Fax: +56 (32) 230517

DEPARTAMENTO NORMATIVO
SUBDEPTO. PROCESOS ADUANEROS
RESOLUCIÓN EXENTA N° 9432
VALPARAÍSO, 29.12.2008

VISTOS:

Los Títulos I, II y III del Libro II de la Ordenanza de Aduanas.

Los artículos 1° y siguientes del Decreto de

Hacienda N° 298/99, que aprueba el Reglamento de la Ordenanza de Aduanas.

Las instrucciones contenidas en los Oficios

Circulares N° 160/06 y sus modificaciones, 602/06, 79/07, 299/07 y 309/07.

CONSIDERANDO:

1. Que, todo vehículo que ingrese al país debe ser recibido por el Servicio Nacional de Aduanas y, de la misma forma, toda mercancía, que ingrese o

salga del país, debe ser presentada ante el mismo Servicio. Estas obligaciones, de conformidad

con el artículo 36 de la Ordenanza de Aduanas, se entienden cumplidas por la presentación de los

documentos establecidos en los artículos 34 y 35 del mismo cuerpo legal, estos son el manifiesto

de carga, la guía de correo y la lista de pasajeros y tripulantes, al momento de su llegada o salida

del territorio nacional o en cada escala que corresponda.

2. Que, el mismo artículo 36 autoriza que la

presentación de esos documentos pueda efectuarse por vía electrónica y, en tal caso, las mercancías se entienden presentadas al momento de la recepción efectiva del vehículo.

3. Que, el artículo 6 del Reglamento de la Ordenanza

faculta al Director Nacional del Servicio para dictar las instrucciones necesarias para la presentación por vía electrónica de los manifiestos.

4. Que, con el objeto de iniciar la implementación de

la transmisión electrónica del manifiesto de carga, se dictaron los Oficios Circulares N° 602 de

2006 y N° 79, N° 299 y N° 309 de 2007, que impartieron las instrucciones para la transmisión

electrónica de los encabezados de manifiestos de salida e ingreso y para la transmisión de los

mensajes de los conocimientos de embarque emitidos directamente por el transportador efectivo

de la carga.

5. Que, con el fin de avanzar en el proceso de

transmisión electrónica de este documento, corresponde dictar las normas necesarias para

completar la totalidad del proceso de conformación del **manifiesto de carga de salida del país,**

contemplando las normas para el envío de los mensajes de los conocimientos de embarque que

derivan de un conocimiento de embarque emitido por el transportador efectivo de la carga, así

como otras instrucciones complementarias.

6. Que por lo anterior, se ha estimado conveniente

publicar el documento “Normas sobre la Transmisión Electrónica del Manifiesto de Carga de Salida

por vía marítima”, en el que se reúnen todas las instrucciones relativas a la presentación electrónica del Manifiesto de Carga por vía marítima en la salida de mercancías del país.

7. Que, no obstante la vigencia de estas

instrucciones, el envío de las Listas y demás documentos asociados a los Manifiestos de Salida a

que se hace referencia en el numeral 1 del Apartado A del documento antes señalado, con

excepción de la Lista de Contenedores Vacíos, deberán continuar siendo presentados en formato

papel hasta que se autorice su envío electrónico.

8. Que, conforme con lo anterior, para el proceso de

transmisión electrónica, las Agencias de Naves no deberán presentar el manifiesto de carga de

salida ni la lista de contenedores vacíos en formato papel, los que serán reemplazados por sus

homólogos en formato electrónico, debiendo presentar en formato papel sólo los demás

documentos a que se hace referencia en el párrafo anterior. Sin perjuicio de la obligación

de la

transmisión electrónica de los encabezados de manifiestos y de los B/L master de acuerdo con las

instrucciones actualmente vigentes y contenida en los Oficios Circulares N°s. 602 de 2006 y 79,

299 y 309 de 2007, la implementación de la transmisión electrónica del manifiesto de salida será

efectuado en forma gradual mediante la autorización que se otorgue al efecto para cada Aduana.

9. Las infracciones a las normas sobre la

presentación electrónica del Manifiesto de Carga de Salida por vía Marítima serán sancionadas de

conformidad con lo dispuesto en la Ordenanza de Aduanas, sin perjuicio del período de marcha

blanca, y

TENIENDO PRESENTE, lo dispuesto por el artículo

36 de la Ordenanza de Aduanas, el artículo 6 del Decreto de Hacienda N° 298/99, que aprueba el Reglamento de la Ordenanza de Aduanas, el número 8 del artículo 4 de la Ley Orgánica del Servicio Nacional de Aduanas y la Resolución N° 520/96 de la Contraloría General de la República, sobre exención de trámite de toma de razón dicto la siguiente:

RESOLUCIÓN

1. APRUÉBANSE las “Normas sobre la Transmisión Electrónica del Manifiesto de Carga de

Salida por vía marítima” contenidas en el documento que se adjunta a esta Resolución.

2. APRUEBANSE las especificaciones XML de los mensajes electrónicos que contienen la

información de los documentos que se mencionan en estas normas, contenidos en el Anexo 1

de esta Resolución, las que también se encuentran publicadas en la página web del Servicio

de Aduanas, sección “Tramitaciones en Línea”, “Manifiesto Carga Electrónico”, “Manifiesto

Carga Marítimo”.

3. ESTAS normas tendrán aplicación inmediata en las Aduanas de San Antonio, Arica, Iquique y

Antofagasta. En el resto de las Aduanas se establecerá una implementación gradual de la presentación electrónica del manifiesto marítimo de carga de Salida, según las autorizaciones

que se dicten al efecto para cada Aduana.

4. ESTABLECESE un período de marcha blanca de tres meses a contar de la fecha de aplicación de las normas complementarias en cada Aduana.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE EN EL DIARIO OFICIAL Y EN LA PAGINA WEB

DEL SERVICIO

SERGIO MUJICA MONTES

DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS

MZP/MAZ/VVM/FJC/GFA/EVO/SSB/MRF/PSS/PIN/ RBP/CBB/JRA

Archivo: MM, Ingreso, Manifiesto Marítimo, Resolución Salida-1

92111

NORMAS SOBRE LA TRANSMISION ELECTRONICA DEL MANIFIESTO DE CARGA DE SALIDA POR VIA MARITIMA

DEFINICIONES

Para la aplicación de estas instrucciones se entenderá por:

Encabezado de manifiesto Conjunto de datos generales del manifiesto de carga.

Lista de encargos Listado de mercancías confeccionado por el conductor del vehículo, transportadas bajo su responsabilidad y

que no están amparadas por un documento de

transporte.

Manifiesto particular de carga Manifiesto de carga que debe ser presentado ante cada puerto de escala en el país.

Mensaje del Conocimiento de Embarque: Conjunto de datos asociados al conocimiento de

embarque o documento que haga sus veces, que el Servicio de Aduanas requiere para la transmisión electrónica del manifiesto de carga.

Recepción efectiva de la nave Fecha y hora en que la autoridad marítima concede la libre plática a una nave.

Transportador Toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

Transportador Efectivo Toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

Zarpe oficial de la nave Fecha y hora de salida de la nave desde algún puerto nacional autorizada por la Autoridad Marítima.

DISPOSICIONES GENERALES

La transmisión de los diversos mensajes a que se refieren estas normas, se deberá efectuar de

conformidad con alguna de las siguientes modalidades: Sistema de mensajería por SOAP (SMS) o

Sistema de Documentación Electrónica Marítima, (SIDEMAR).

Las especificaciones XML de los mensajes electrónicos que contienen la información de los

documentos que se mencionan en estas normas se adjuntan como Anexo de estas instrucciones y

además se encuentran publicados en la página web del Servicio de Aduanas, sección “Tramitaciones en Línea”, “Manifiesto Carga Electrónico”, “Manifiesto Carga Marítimo”.

Las personas que de acuerdo a estas instrucciones transmitan electrónicamente al Servicio

Nacional de Aduanas, deberán estar autorizadas por éste y podrán actuar por sí o por un representante debidamente acreditado, de conformidad con las Instrucciones para la transmisión

electrónica de documentos.

Las referencias que en este documento se hagan al conocimiento de embarque, se entenderán

comprendidas al documento que haga sus veces.

Todos los mensajes que se transmitan por esta vía deberán estar debidamente respaldados,

antecedentes que podrán ser requeridos en cualquier momento por el Servicio, al igual que el manifiesto general de carga emitido en soporte de papel, los que deberán ser conservados en forma física o magnética por la respectiva compañía transportista por un plazo de 5 años, conforme al artículo 7° de la Ordenanza de Aduanas.

A. TRANSMISIÓN ELECTRONICA DEL MANIFIESTO MARITIMO DE CARGA EN LA SALIDA DE MERCANCIAS DEL PAÍS

1. Toda nave deberá presentar ante la Aduana correspondiente a cada lugar de zarpe

los siguientes documentos:

- El manifiesto de carga de las mercancías embarcadas en dicho puerto con destino al exterior.
- La lista de pasajeros y tripulantes.
- Guía de correos o documento que haga sus veces, con los efectos postales.
- La lista de provisiones y rancho
- Lista de contenedores vacíos.

2. Los datos del manifiesto de carga para cada puerto se transmitirán en dos etapas:

- En la primera se enviará el encabezado del manifiesto, conteniendo los datos generales del transporte de las mercancías.
- En la segunda se enviarán los datos asociados a los conocimientos de embarque que conforman el manifiesto.

3. Encabezado del manifiesto

3.1 El encabezado del manifiesto será transmitido por el Agente de la Nave o por el transportador efectivo, si éste tiene domicilio en Chile, que anote o anuncie la nave ante la autoridad del puerto de zarpe.

3.2 El encabezado del manifiesto de salida será transmitido al Servicio de Aduanas a lo menos, con dos días de anticipación al zarpe estimado de la nave. Para estos efectos, se considerará la fecha estimada de zarpe de la nave señalada en el recuadro “Fecha de Zarpe” del correspondiente encabezado.

Dicho plazo no será exigible tratándose de naves que por motivos de fuerza mayor se desconozca su fecha zarpe desde algún puerto nacional con la anticipación suficiente para cumplirlo. En estos casos, el encabezado del manifiesto será enviado en forma previa al zarpe de la nave desde el puerto correspondiente. 1

3.3 Cada encabezado de manifiesto recibido por el sistema será numerado y fechado provisoriamente con un número correlativo nacional para el transporte marítimo y comunicado al emisor del mensaje.

Además, este número será publicado en la página web del Servicio de Aduanas, aplicación Manifestación Naviera, asociado al puerto de zarpe, nombre de la nave y fecha estimada de zarpe.

3.4 Una vez que el encabezado del manifiesto haya sido numerado en la forma señalada,

se podrá comenzar a enviar los mensajes de los conocimientos de embarque, listas y documentos asociados a dicho encabezado de manifiesto.

Todos estos mensajes deberán señalar este número provisorio del encabezado del manifiesto como una referencia.

3.5 En caso que la nave no transporte mercancías, se deberá transmitir solamente el encabezado del manifiesto consignando este hecho, además de las listas y/o documentos que correspondieren.

4. Mensaje de los conocimientos de embarque

4.1 Los datos asociados a los conocimientos de embarque que conforman el manifiesto, serán transmitidos al sistema computacional del Servicio de Aduanas por sus propios emisores o por sus representantes, esto es, por la empresa transportista o por la

1

Cuando no se conozca el zarpe de la nave con la anticipación suficiente para cumplir con el plazo de presentación del encabezado del manifiesto, se deberá incorporar en el mensaje del encabezado el código de Observación 01.

Agencia de Naves que la representa, o por el transitario o su representante en el país debidamente registrado ante el Servicio Nacional de Aduanas en los términos que establece la Resolución 2750 de 2008, según corresponda.

4.2 El envío de los mensajes de los conocimientos de embarque se podrá efectuar desde que el encabezado del manifiesto haya sido numerado por el sistema de Aduanas, y a más tardar, hasta las 48 horas siguientes al zarpe oficial de la nave.

4.3 En los casos de carga consolidada en contenedores para uno o más consignatarios o de bultos sueltos, por los que un freight forwarder o transitario hubiere emitido conocimientos de embarque, será condición para aceptar el envío de los datos asociados a estos conocimientos de embarque que previamente se haya transmitido el mensaje del conocimiento de embarque al cual se integran y que se haga referencia a él.

Estos mensajes deberán ser transmitidos dentro del plazo señalado en el numeral anterior. En caso que no se pueda cumplir con este plazo debido a que no ha sido recibido por el sistema el mensaje del conocimiento de embarque al cual se integran, su transmisión se deberá efectuar dentro de las 24 horas siguientes al envío de éste.

4.4 La carga en transbordo o tránsito deberá ser expresamente declarada como tal, señalando los puertos correspondientes en los recuadros del mensaje destinados para estos efectos. En todo caso, los conocimientos de embarque que amparen mercancías de exportación que hubieren sido embarcadas en una nave de tráfico de cabotaje para ser transbordadas a una nave que las transportará al exterior, sólo deberán ser contemplados en el manifiesto de la nave de salida del país.

5. Listas asociadas al Manifiesto de Salida

5.1 Las listas asociadas al manifiesto serán presentadas por la Agencia de Naves o compañía que presentó el respectivo encabezado del manifiesto, en los plazos y de acuerdo a las formalidades que se señalan a continuación:

a) Las Listas de Pasajeros y Tripulantes; Lista de Correos o documento que haga sus veces, Lista de Rancho y Provisiones serán presentadas por vía electrónica en

forma previa al zarpe de la nave.

b) La Lista de Contenedores Vacíos será transmitida electrónicamente mediante el mensaje de un conocimiento de embarque, dentro de las 48 horas siguientes al zarpe oficial de la nave.

6. Conformación del manifiesto

6.1 Los mensajes de los conocimientos de embarque, Listas señaladas en la letra a) del numeral 5.1 anterior y la Lista de Contenedores Vacíos serán asignados computacionalmente al encabezado del manifiesto al cual hacen referencia, componiendo de esta forma el manifiesto de carga. Esta asignación se hará en forma continua, en la medida que el sistema computacional vaya recibiendo los mensajes de los conocimientos de embarque y listas.

6.2 El Servicio de Aduanas pondrá a disposición de los interesados, a través de su página web, la información de los encabezados de manifiesto, lista de contenedores vacíos y los mensajes de los conocimientos de embarque asociados, recibidos por el Servicio.

6.3 La fecha y hora de zarpe oficial de la nave deberá ser ingresada a la página web del Servicio de Aduanas, aplicación Manifestación Naviera, por el receptor de naves de la Agencia que transmitió el encabezado del manifiesto respectivo, dentro de las 24 horas siguientes a dicho zarpe.

6.4 El manifiesto de carga de salida para cada puerto se entenderá conformado transcurridas **48 horas** desde el zarpe oficial de la nave. En dicho momento, se le asignará al manifiesto la fecha de presentación oficial y el número provisorio otorgado al momento de la presentación del encabezado quedará como definitivo.

6.5 La conformación del manifiesto será comunicada por el Servicio Nacional de Aduanas, a través de su publicación en la página web del Servicio, a las empresas portuarias, operadores de terminales, compañías transportistas y/o sus representantes, almacenistas y agentes transitarios o forwarders involucrados, donde estará disponible la última versión del manifiesto, para las operaciones que deban efectuar cada uno de los actores antes señalados.

6.6 Los mensajes de los conocimientos de embarque que sean enviados después de la conformación del Manifiesto serán agregados a éste, dejándose constancia de la fecha y hora de su recepción efectiva. El envío de estos mensajes fuera de los plazos establecidos en el numeral 4 anterior, dará lugar a las infracciones establecidas en la Ordenanza de Aduanas.

7. Modificaciones y aclaraciones al encabezado del manifiesto

7.1 Los datos del encabezado del manifiesto podrán ser modificados por su emisor mediante el envío de un *Mensaje de Modificación* o un *Mensaje de Aclaración*, lo que dependerá del momento en el que se solicite el cambio.

En general, **en forma previa a la conformación del manifiesto** se podrán modificar todos los datos del encabezado, a través de un *Mensaje de Modificación*, con excepción de los datos “Identificación del emisor del Encabezado”, en cuyo caso se deberá solicitar la anulación del encabezado y reemplazarlo por un nuevo envío.

7.2 Si la modificación implica un cambio en los datos asociados a los conocimientos de embarque que ya hubieren sido recibidos por el sistema, sus emisores deberán

transmitir la modificación de los mensajes de los conocimientos de embarque que se vean afectados con dicho cambio. Para estos efectos, el sistema de Aduanas señalará, en la página web respectiva, los conocimientos de embarque que se encuentran en esta situación.

7.3 Los mensajes de los conocimientos de embarque que se transmitan una vez realizada la modificación del encabezado, deberán considerar el nuevo dato consignado, de lo contrario el sistema no aceptará el envío y comunicará a su emisor las causales de rechazo correspondientes.

7.4 Los cambios que afecten a un manifiesto ya conformado se deberán hacer mediante un

Mensaje de Aclaración, dentro de los siete días siguientes a la fecha de su conformación. Con posterioridad, estas aclaraciones estarán sujetas a sanción.

7.5 Las modificaciones y aclaraciones hechas al encabezado del manifiesto y recibidas por

el sistema actualizarán en forma automática el Manifiesto publicado en la página web del Servicio, y quedarán disponibles en los servidores de Aduana para su consulta.

8. Anulación del encabezado del manifiesto

8.1 Sólo en forma previa al zarpe oficial de la nave, el emisor de su encabezado podrá solicitar su anulación, entre otras causales por las señaladas en el numeral 7.1 anterior, mediante el envío de un *Mensaje de Anulación*.

Las anulaciones a un encabezado de manifiesto después del zarpe oficial, deberán ser solicitadas por la Agencia que presentó el encabezado del manifiesto e ingresadas al sistema por la Aduana correspondiente, cuando proceda. La anulación se deberá solicitar a más tardar, a las 24 horas siguientes al zarpe oficial de la nave.

8.2 La anulación de un encabezado de manifiesto será comunicada en forma automática por el sistema de Aduanas mediante su publicación en la página web del Servicio.

8.3 La anulación de un encabezado de manifiesto implicará la anulación automática de todos los mensajes de los conocimientos de embarque, listas en general y lista de contenedores vacíos que tuviere asociados.

9. Modificaciones y aclaraciones al mensaje de los conocimientos de embarque

9.1 Los datos asociados a un conocimiento de embarque podrán ser modificados mediante el envío de un *Mensaje de Modificación* o un *Mensaje de Aclaración*, lo que dependerá del momento en el que se solicite el cambio, el que deberá ser transmitido por el emisor del mensaje que se modifica.

9.2 En general, en forma previa a la conformación del manifiesto se podrán modificar todos los campos del mensaje del conocimiento de embarque, a través de un *Mensaje de Modificación*, con excepción de la identificación de su emisor o de su número de emisión, en cuyo caso se deberá solicitar la anulación del mensaje y su reemplazo por un nuevo envío.

9.3 Los cambios que afecten a los datos asociados a un conocimiento de embarque estando conformado el manifiesto se deberán transmitir mediante un *Mensaje de Aclaración*, dentro de los siete días siguientes a su fecha de conformación. Con posterioridad, estas aclaraciones estarán sujetas a sanción.

9.4 Las modificaciones o aclaraciones a los mensajes de los conocimientos de

embarque deberán estar basadas en un requerimiento debidamente fundado del emisor del conocimiento de embarque o su representante en el país, cuando el cambio afecte a un dato que forma parte del conocimiento de embarque.

9.5 Las modificaciones y aclaraciones a los mensajes de los conocimientos de embarque recibidas por el sistema, actualizarán en forma automática el manifiesto publicado en la página web del Servicio, y quedarán disponibles en los servidores de Aduana para su consulta.

10. Anulación de los mensajes de los conocimientos de embarque

10.1 En forma previa a la conformación del manifiesto, el emisor del mensaje del conocimiento de embarque podrá solicitar su anulación mediante el envío de un *Mensaje de Anulación*.

10.2 Con posterioridad a la conformación del manifiesto, sólo se podrá anular el mensaje de un conocimiento de embarque cuando la carga que ampara no haya sido embarcada en la nave en la que fue manifestada, o cuando se haya cometido un error al señalar el dato “Identificación del emisor del documento”, y por tanto se deba reemplazar el mensaje de acuerdo a lo señalado en el numeral 9.2 anterior.

10.3 Al anular un mensaje de conocimiento de embarque, su número de emisión no podrá

ser reutilizado en las mismas condiciones en las que fue señalado en el primer mensaje, aún cuando se asocie a otro encabezado de manifiesto². Por tanto, cuando se deba reutilizar, se deberá agregar a este número, precedido por un guión, el número del manifiesto al cual debe ser asignado.

10.4 La anulación de un mensaje de conocimiento de embarque estando conformado el manifiesto, requerirá para su aprobación de un visto bueno electrónico de la Aduana de presentación del manifiesto, la que podrá solicitar antecedentes que justifiquen la anulación propuesta, lo que será notificado en forma electrónica al interesado.

10.5 El mensaje de anulación de un conocimiento de embarque se deberá transmitir dentro de los siete días siguientes a la fecha de conformación del manifiesto. Con posterioridad, estas anulaciones estarán sujetas a sanción.

10.6 La anulación del mensaje de un conocimiento de embarque será informada por el sistema a su emisor y actualizará en forma automática el manifiesto publicado en la página web del Servicio. En caso que se anule el mensaje de un conocimiento de embarque “madre”, automáticamente el sistema anulará todos los mensajes de los conocimientos de embarque que derivan de él, lo que será notificado por el sistema en forma automática a sus emisores.

² En caso que se reenviara un conocimiento de embarque con el mismo número de emisión de un B/L anulado, el sistema lo rechazará.

ANEXO N° 1
ESPECIFICACIONES XML
ENCABEZADO DEL MANIFIESTO Y
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
MANIFIESTO MARITIMO ELECTRONICO
Manifiesto Electrónico Marítimo
Definición de XML
Encabezado de Manifiesto
Versión 1.2
Septiembre 2006
Subdirección de Informática

Nivel Estructura Tipo Dato Largo Máximo

Rep C Valores posibles Descripción

0 Documento string 1..1

Identificación del tipo de documento y la versión que se envía en el mensaje.
La identificación de la versión del documento es fundamental para sus las validaciones.

Para el Manifiesto marítimo en este tag se indicará:

Con los atributos Tipo igual a MFTO y el atributo version igual a 1.0

Ejemplo <Documento tipo="MFTO" version="1.0" >

1 tipo-accion string 1 1..1 I , M

Funcionalidad del mensaje que se está enviando

Los valores que puede tomar este tag son:

“I” : presentación o primer envío del documento;

“M” :Modificación

1 numero-referencia-original string 15 0..1 AAAAAAAAAAAAAA

AA Número del manifiesto dado por el emisor. Por ejemplo MANIFIESTO N° "4785"

1 fecha-aceptacion-mfto string 16 0..1 C dd/mm/yyyy hh:mm Fecha en que Aduanas acepta el Encabezado de Manifiesto después de realizar las validaciones pertinentes.

1 numero-referencia string 15 1..1 C

Para el caso de Ingreso tipo-accion igual a I, primer envío del documento, se debe repetir en esta columna **numero-referencia-original**

Para el caso de XML de Modificación del encabezado, el valor de esta columna es el número de manifiesto entregado por el Servicio de Aduanas, una vez recepcionado y aceptado el mensaje.

1 version integer 2 0..1 C 1 a 99 Última versión del mensaje registrada y aceptada en el sistema que se desea

modificar

1 tipo-manifiesto string 1 1..1 I, S

Tipo de manifiesto que se está enviando.

Los valores que puede tomar este tag son:

“I” : Ingreso;

“S” : Salida;

1 cond-carga string 1 1..1 S, N

Condición de carga del manifiesto, es decir si el manifiesto viene con o sin carga.

Los valores que toma este tag son:

S: Manifiesto con Carga;

N: Manifiesto sin Carga.

1 sitio-atraque string 15 1..1 Ver tabla de

códigos

Código del sitio de atraque de la nave.

Cuando una nave por su tamaño utilice más de un sitio de atraque, sólo deberá indicar uno de los sitios.

Tabla de códigos a utilizar Anexo 51-46 del Compendio de Normas Aduaneras.

1 OpTransporte 1..1

OPERACIONES DE TRANSPORTE ASOCIADAS AL DOCUMENTO

Operación de Transporte es un concepto que tiene como objetivo identificar los eventos que se relacionan con el transporte de las mercancías en una nave en específico, a lo largo de todo su viaje por el territorio nacional.

2 optransporte 1..1

3 registro-nave string 10 1..1 VER TABLAS DE

PARAMETROS Registro internacional de la Nave. Número IMO.

3 nombre-nave string 50 1..1 Nombre con que arribará o zarpará la nave del puerto.

3 bandera-nave string 2 1..1 VER TABLAS DE

PARAMETROS

Código del país de la bandera de la nave con que ésta arribará o zarpará del puerto.

Tablas de códigos a utilizar de las Naciones Unidas (códigos alfabéticos).

3 servicio string 5 1..1 LINER, TRAMP

Tipo de servicio de la nave. Puede tomar los valores:

LINER: Naves con servicio de Línea

TRAMP: Naves con servicio irregular.

3 viaje string 30 1..1 Número del viaje dado por la Agencia de Nave que envía el mensaje.

3 Itinerario 1..1

ITINERARIO DE LA NAVE

Si el tipo de servicio es LINER, y el sentido Ingreso, se deben registrar las recaladas anteriores al puerto de arribo; si el sentido es salida se deben registrar las recaladas posteriores al puerto de zarpe.

En las naves Tramp a lo menos se debe informar el puerto anterior de recalada al arribo, en las operaciones de ingreso, y el próximo puerto de

recalada en las operaciones de salida.

4 itinerario 1..n

5 lugar string 5 1..1 VER TABLAS DE
PARAMETROS

Código del lugar (puerto) que forma parte del itinerario.

Tablas de códigos a utilizar de las Naciones Unidas (códigos alfabéticos de largo
5).

5 descripcion string 255 1..1 TEXTO LIBRE Descripción del lugar que forma parte del
itinerario, en correspondencia al valor
consignado en el tag codigo.

5 fecha-arribo string 16 1..1 dd/mm/yyyy hh:mm

Fecha Real o Estimada de Arribo, según corresponda. En el formato “dd-MM-yyyy
HH:mm.

5 fecha-termino string 16 1..1 dd/mm/yyyy hh:mm Fecha Real o Estimada de Zarpe,
según corresponda. En el formato “dd-MM-yyyy
HH:mm.

1 Fechas 1..1 FECHAS

2 fecha 1..n

(n = 3)

3 nombre string 10 1..1

FARRIBO

FZARPE

FEM

Tipo de fecha que será descrita en el tag “valor”.

Los valores que debe tomar este tag son:

“FARRIBO” : Fecha de Arribo; (Ocurrencia obligatoria)

“FZARPE ” : Fecha de Zarpe; (Ocurrencia obligatoria en el ingreso)

“FEM”: Fecha de Emisión del Encabezado del Manifiesto (fecha de envío).
(Ocurrencia obligatoria)

3 valor string 16 1..1 dd/mm/yyyy hh:mm

Valor de la fecha en formato “dd-MM-yyyy HH:mm”, asociada al tipo de fecha
consignada en el tag “nombre”.

Sólo la fecha de emisión tiene el formato “dd-MM-yyyy”;

1 Locaciones 1..1 LOCACIONES

2 locacion 1..1

3 nombre string 2 1..1 PD, PE

Tipo de locación asociada al documento.

Los valores que debe tomar este tag son:

“PD” : Puerto de Desembarque para el Ingreso (Ocurrencia obligatoria en el
ingreso)

“PE” : Puerto de Embarque para la Salida(Ocurrencia obligatoria en la salida)

3 codigo string 5 1..1 VER TABLAS DE
PARAMETROS

Código de la locación.

Tablas de códigos a utilizar de las Naciones Unidas (alfanumérico de largo 5).
3 descripcion string 255 1..1 Descripción de la Locación de acuerdo al valor consignado en el tag codigo.

1 Participaciones 1..1

PARTICIPANTES

Este conjunto de tags, por cada ocurrencia, debe indicar la información de las personas que se solicitan en el mensaje.

2 participacion

1..n

3 nombre string 5 1..1 EMI, AGN; CAPTN, TRA. OT

Tipo de participante asociado al documento.

Los valores que debe tomar este tag son:

“EMI”: Emisor del Encabezado del Manifiesto. (Ocurrencia obligatoria)

“AGN” : Agencia de Naves; (Ocurrencia obligatoria)

“CAPTN”: Capitán de la Nave; (Ocurrencia obligatoria)

“TRA”: “Compañía Naviera”; corresponde al transportista efectivo de la carga; (Ocurrencia obligatoria)

“OT” : “Operador del Terminal” (Ocurrencia obligatoria)

3 tipo-id string 3 1..1 C RUT, CNI, PAS, ADU

Tipo de identificación del participante.

Los valores que puede tomar este tag son:

RUT: Rol único tributario (Chile)

CNI: Cédula Nacional de Identidad

PAS: Pasaporte

ADU: Código dado por Aduana.

3 nacion-id string 2 1..1 C VER TABLAS DE PARAMETROS

Código del país que otorga la identificación descrita en el tag “tipo-id”.

Tablas de códigos de la Naciones Unidas. (códigos alfabéticos)

3 valor-id string 255 1..1 C

Valor del identificador del participante en el documento, cuyo tipo fue indicado en el tag "tipo-id ". Por ejemplo si el tipo-id es RUT, en este tag se debe indicar el número de RUT.El RUT debe consignarse con números seguidos incluyendo el dígito verificador, cuando corresponda, separado por un guión del resto de los números.

Ejemplo: 77777777-7

3 nombres string 255 1..1 TEXTO LIBRE Nombre del participante en el documento.

3 direccion string 255 0..1 TEXTO LIBRE Dirección del participante en el documento.

3 codigo-pais string 2 0..1 C VER TABLAS DE PARAMETROS

Código del país asociado a la dirección del participante, declarada en el tag “dirección”.

Tablas de códigos a utilizar de las Naciones Unidas (códigos alfabéticos) .

1 Referencias 0..1

REFERENCIAS

Relación entre el mensaje enviado y el documento que se describirá en los próximos tags de Referencias.

2 referencia 1..n

3 tipo-referencia string 10 1..1 REF

REFMANANT

Tipo de relación entre el mensaje y el documento referenciado.

Los valores que puede tomar este tag son:

REF: relación referencial.

REFMANANT: Referencia a Manifiesto(s).

3 tipo-documento string 10 1..1 VER TABLAS DE
PARAMETROS

Tipo de documento que será identificado y que tiene relación con el mensajes.

Códigos a utilizar según Anexo 51-45 del Compendio de Normas Aduaneras.

3 numero string 15 1..1 Número o identificación del documento referenciado.

3 fecha string 10 1..1 dd/mm/yyyy hh:mm Fecha del documento referenciado. El formato de esta fecha debe ser dd/mm/yyyy.

3 tipo-id-emisor string 3 1..1

RUT

PAS

ADU

Tipo de identificación del emisor del documento referenciado.

Los valores que puede tomar este tag son:

RUT: RUT

PAS: Pasaporte

ADU: Código dado por Aduana.

3 nac-id-emisor string 2 1..1 C VER TABLAS DE
PARAMETROS

Código del país que otorga la identificación descrita en “tipo-id-emisor”

Tablas de códigos a utilizar de las Naciones Unidas (códigos alfabéticos).

3 valor-id-emisor string 255 1..1 C

Valor del identificador del emisor del documento referenciado, cuyo tipo fue indicado en el tag "tipo-id-emisor". Por ejemplo si el tipo-id-emisor es RUT, en este tag se debe indicar el número de RUT. El RUT debe consignarse con números seguidos incluyendo el dígito verificador, cuando corresponda, separado por un guión del resto de los números.

Ejemplo: 77777777-7

3 emisor string 255 1..1 TEXTO LIBRE Nombre del emisor del documento referenciado

1 Observaciones 0..1 OBSERVACIONES

2 observacion 1..n

3 nombre string 10 1..1

GRAL

MOT

01

02

Identificación del tipo de observación. Los valores que puede tomar son:

GRAL: Observaciones generales.

MOT: Motivo de la modificación.

01: Presentación de Encabezado de Manifiesto en otro puerto.

02: Cambio de Operador de Terminal.

3 contenido string 255 1..1 Contenido de la observación.

Manifiesto Electrónico Marítimo

Definición de XML

de Bill Of Lading

Versión 1.5

Octubre 2007

Subdirección de Informática

Gobierno de Chile

Servicio Nacional de Aduana

Bill of Lading

Nivel Estructura Tipo

Dato

Largo

Máximo

Repeticiones

C Valores

Posibles Descripción

0 Documento string 1..1

Identificación del tipo de documento y la versión que se envía en el mensaje.

Cuando se utilice por primera vez el sistema ISIDORA, todos los documentos corresponderán a la versión 1.0, si

posteriormente se define una nueva estructura o formato de envío, ésta corresponderá a una nueva versión del documento.

La identificación de la versión del documento es fundamental para sus las validaciones.

Para el Conocimiento de Embarque o Bill of Lading en este tag se indicará:

Ejemplo: <Documento tipo="BL" version="1.0" >

1 tipo-accion string 1 1..1

I

M

A

Funcionalidad del mensaje que se está enviando. Los valores que puede tomar este tag son:

_ I : Ingreso

_ M :Modificación

_ A :Aclaración

1 numeroreferencia

string 30 1..1 Este tag muestra el número de documento dado por el emisor del mensaje. Por ejemplo BI N° "01G022220"

1 fecha-recepcionbl

string 16 0..1 C dd/mm/yyyy hh:mm Fecha de recepción del BL en Aduana.

Este tag debe ser consignado para **tipo_accion** igual a M o A.

1 version **integer 2 0..1 C** Vacío

1 a 99

Última versión del mensaje registrada y aceptada en el sistema. Valor manejado internamente por el sistema.

1 service **string 5 0..1 C**

LINER

TRAMP

Nombre del servicio de ruta prestado por la empresa de transporte.

Consignar el valor del tag **servicio** correspondiente al Encabezado de Manifiesto referenciado por el BL.

1 tipo-servicio **string 10 1..1**

EMPTY

FCL/FCL

LCL/LCL

BB

FCL/LCL

FCL/BB

LCL/BB

FCL/LCL/BB

CY/CY

CFS/CFS

Este tag muestra el tipo de carga que esta individualizada en el conocimiento de embarque. Los valores que puede tomar

este tag son:

_ **EMPTY:** Empty.

_ **FCL/FCL:** Full Container Load.

_ **LCL/LCL:** Less than Container Load.

_ **BB:** Break Bulk.

_ **FCL/LCL:** Full Container Load & Less than Container Load.

_ **FCL/BB:** Full Container Load & Break Bulk.

_ **LCL/BB:** Less than Container Load & Break Bulk.

_ **FCL/LCL/BB:** Full Container Load, Less than Container Load & Break Bulk.

_ **CY/CY:** Container Yard to Container Yard.

_ **CFS/CFS:** Container Freight Station to Container Freight Station.

1 cond-transporte **string 2 0..1**

HH

HP

PP

PH

Este tag muestra las condiciones de entrega de las mercancías. Los valores que puede tomar este tag son:

_ **HH** (House/House): Entrega puerta a puerta.

_ **HP** (House/Pier): Entrega puerta a puerto.

_ **PP** (Pier/Pier): Entrega puerto a puerto.

_ **PH** (Pier/House): Entrega puerto a puerta.

Permite blanco.

1 total-bultos integer 8 1..1 Total de bultos que son amparados por el BL.

No permite valor cero.

1 total-peso decimal [15,3] 1..1 Peso total de la mercancía amparada por el BL. No incluye la tara de los contenedores.

Permite valor cero.

1 unidad-peso string 10 1..1 VER TABLAS DE Unidad de medida el la cual fue declarado el peso total de las mercancías.

Gobierno de Chile

Servicio Nacional de Aduana

Bill of Lading

PARAMETROS

1 total-volumen decimal [14,2] 0..1 Volumen total de la mercancía amparada por el documento de transporte.

1 unidad-volumen string 10 0..1 VER TABLAS DE

PARAMETROS

Unidad de medida en la cual fue declarado el volumen de las mercancías.

1 total-item integer 5 1..1

Total de items que se describen en el mensaje. Este número debe coincidir con la suma total de la cantidad de todos los

Ítems del mensaje.

No permite valor cero.

1 OpTransporte 1..1 OPERACIÓN DE TRANSPORTE ASOCIADA AL DOCUMENTO

2 optransporte 1..1

3 sentidooperacion

String 5 1..1

I,

S,

TR,

TRB

Este tag muestra el destino aduanero de la mercancía declarada en el documento de transporte. Los valores que puede tomar

este tag son:

_ **I:** Ingreso.

_ **S:** Salida.

_ **TR:** Tránsito.

_ **TRB:** Transbordo.

3 nombre-nave **String 50 0..1** Nombre con que arriba o zarpa la nave del puerto.

Consignar nombre de la nave registrado en el sistema, de acuerdo al Encabezado de Manifiesto referenciado.

1 Fechas 1..1 FECHAS

2 fecha 1..n

3 nombre **string 10 1..1**

FPRES

FEM

FZARPE

FEMB

Este tag muestra el nombre del tipo de fecha del documento que se declara en el mensaje. Los valores que puede tomar este

tag son:

_ **FPRES:** Fecha de presentación del mensaje.

_ **FEM:** Fecha de emisión del BL, corresponde a la fecha indicada en el documento de transporte.

_ **FZARPE:** Fecha de zarpe de la nave, correspondiente al puerto donde se embarcaron las mercancías amparadas en el

BL.

_ **FEMB:** Fecha de embarque de las mercancías, corresponde a la fecha de puesta a bordo de las mercancías.

Todas las fechas son obligatorias.

3 valor **string 16 1..1** dd-MM-yyyy HH:mm Valor de la fecha en formato “dd-MM-yyyy HH:mm”. Sólo la fecha de emisión del BL tiene el formato “dd-MM-yyyy”.

1 Locaciones 1..1 LOCACIONES

2 locacion 1..n

3 nombre **string 10 1..1**

LE,

PE,

PD,

LD,

LEM,

LRM

Este tag muestra el nombre del tipo de locación asociada al documento que se envía en el mensaje. Los valores que puede

tomar este tag son:

_ **LE:** Lugar de Emisión del BL.

Este tipo de Locación es opcional.

_ **PE:** Puerto de Embarque de la mercancía.

Este tipo de Locación es obligatorio.

_ **PD:** Puerto de Desembarque de la mercancía.

Este tipo de Locación es obligatorio.

_ **LD:** Lugar de Destino final de la mercancía.

Este tipo de Locación es opcional.

_ **LEM:** Lugar de Entrega de la Mercancía.

Gobierno de Chile

Servicio Nacional de Aduana

Bill of Lading

Este tipo de Locación es opcional.

_ **LRM:** Lugar de Recepción de la Mercancía por el Carrier.

Este tipo de Locación es obligatorio.

3 codigo **string** 5 **1..1** VER TABLAS DE
PARAMETROS

Descripción codificada de la locación indicada en el tag **nombre**. Tabla de códigos a utilizar de las Naciones Unidas (código alfabético de largo 5).

Para el tipo de locación:

_ **LE:** Este tipo de Locación puede se un Puerto Extranjero o Nacional.

_ **PE:** Este tipo de Locación:

Debe corresponder a un Puerto Extranjero si *sentido-operacion* es I, TR o TRB.

Debe corresponder a un Puerto Nacional si *sentido-operacion* es S.

_ **PD:** Este tipo de Locación:

Debe corresponder a un Puerto Nacional si *sentido-operacion* es I, TR o TRB.

Debe corresponder a un Puerto Extranjero si *sentido-operacion* es S.

_ **LD:** Este tipo de Locación:

Debe corresponder a un Puerto Nacional si *sentido-operacion* es I o TRB.

Debe corresponder a un Puerto Extranjero si *sentido-operacion* es S o TR.

_ **LEM:** Si el lugar de entrega de la mercancía corresponde al puerto de desembarque, entonces debe consignarse la misma locación.

Este tipo de Locación:

Debe corresponder a un Puerto Nacional si *sentido-operacion* es I o TRB.

Debe corresponder a un Puerto Extranjero si *sentido-operacion* es S o TR.

_ **LRM:** Si el lugar de recepción de las mercancías es igual al puerto de embarque, entonces debe consignarse la misma locación.

Este tipo de Locación:

Debe corresponder a un Puerto Extranjero si *sentido-operacion* es I, TR o TRB.

Debe corresponder a un Puerto Nacional si *sentido-operación* es S.

3 descripcion **string** 255 **1..1** **TEXTO LIBRE** Descripción de la Locación en forma de glosa, de acuerdo al código utilizado en el tag **codigo**.

1 Participaciones 1..1

PARTICIPANTES ASOCIADOS AL DOCUMENTO

Este conjunto de tags, por cada ocurrencia, debe indicar la información de las personas que participan en el documento de transporte.

2 participacion 1..n

3 nombre string 5 1..1

ALM,

EMI,

REP,

EMIDO,

EMB,

CONS,

NOTI,

NOTI2

Este tag muestra el nombre del tipo de participante del documento enviado en el mensaje. Los valores que puede tomar este tag son:

_ **ALM:** Almacenista

Este tipo de Participante es **opcional** si *sentido-operacion* es S.

_ **EMI:** Agente que presenta el mensaje.

Este tipo de Participante es **obligatorio**.

_ **REP:** Agente o representante del emisor del BL en origen (Freight Forwarder ó Agencia).

Este tipo de Participante es **obligatorio**.

_ **EMIDO:** Emisor del BL en origen.

Este tipo de Participante es **obligatorio**.

_ **EMB:** Embarcador o quien solicita el servicio de transporte (Shipper).

Este tipo de Participante es **obligatorio**.

_ **CONS:** Consignatario.

Gobierno de Chile

Servicio Nacional de Aduana

Bill of Lading

Este tipo de Participante es **obligatorio**.

_ **NOTI:** Notify.

Este tipo de Participante es **opcional**.

_ **NOTI2:** Segundo Notify.

Este tipo de Participante es **opcional**.

3 tipo-id string 3 0..1 C

RUT

PAS

ADU

El tag **tipo-id** muestra el tipo de identificación del participante en el documento. Los valores que puede tomar este tag son:

_ **RUT:** RUT.

_ **PAS:** Pasaporte.

_ **ADU:** Código dado por Aduana.

3 nacion-id **string** 2 **0..1** C VER TABLAS DE
PARAMETROS

El tag **nacion-id** muestra el país que otorga la identificación en forma codificada.
Para realizar las validaciones de valor del tag **nacion-id** se utilizarán los códigos de la Naciones Unidas (código alfabético de largo 2).

3 valor-id **string** 255 **0..1** C

Este tag muestra el valor del identificador del participante en el documento, cuyo tipo fue indicado en el tag **tipo-id**.

Por ejemplo, si el tipo es RUT, en este tag se debe indicar el número de RUT. El RUT debe consignarse con números seguidos incluyendo el dígito verificador separado por un guión del resto de los números. Ejemplo: 77777777-7.

3 nombres **string** 255 **1..1** **TEXTO LIBRE** Este tag muestra el nombre del participante del documento.

3 codigo-pais **string** 2 **0..1** C VER TABLAS DE
PARAMETROS

Este tag muestra el código del país asociado a la dirección del participante.
Para las validaciones de este tag se utilizarán los códigos de las Naciones Unidas.

1 Transbordos **0..1**

TRANSBORDOS

En este grupo de tags se deben declarar los transbordos que sufrió la mercancía declarada en este mensaje antes de la llegada al puerto de arribo.

2 transbordo **1..n**

3 cod-lugar **string** 5 **1..1** VER TABLAS DE
PARAMETROS

Este tag muestra el código del lugar donde se realizó el transbordo.
Para las validaciones de este tag se utilizarán los códigos de las Naciones Unidas.

3 descripcion-lugar **string** 255 **1..1** Este tag muestra la descripción del lugar donde se realizó el transbordo, de acuerdo al valor utilizado en el tag **cod-lugar**.

3 fecha-arribo **string** 16 **0..1** dd-MM-yyyy HH:mm Este tag muestra el valor de la fecha de arribo en el puerto de transbordo, en formato dd-MM-yyyy HH:mm.

1 Referencias **1..1** **REFERENCIAS ASOCIADAS AL DOCUMENTO**

Este grupo de datos debe generarse a lo menos una vez para referenciar al Encabezado del Manifiesto.

2 referencia **1..n**

Gobierno de Chile
Servicio Nacional de Aduana
Bill of Lading

3 tipo-referencia **string** 10 **1..1**

REF

REFMANANT

MADRE

REFBLANT

Este tag muestra el tipo de referencia o relación entre el mensaje enviado y el documento que se describirá en los próximos

tags. Los valores que puede tomar este tag son:

_ **REF:** Relación referencial entre el mensaje y el documento al que se hace referencia.

Este tipo de referencia es **obligatorio**

_ **REFMANANT:** Referencia a Manifiesto Anterior.

Este tipo de referencia es **opcional**

_ **MADRE:** El documento al que se hace referencia corresponde al documento de transporte madre.

Este tipo de referencia es **opcional**

_ **REFBLANT:** Referencia al BL Anterior.

Este tipo de referencia es **opcional**

3 tipo-documento **string 10 1..1** VER TABLAS DE PARAMETROS

Este tag muestra el tipo de documento de la referencia asociada. Para realizar las validaciones de valor del tag tipodocumento

se utilizarán los códigos del Anexo 51-45 del Compendio de Normas Aduaneras.

3 numero **string 30 1..1**

Este tag muestra el número del documento referenciado. Por ejemplo, si el tipo de documento referenciado es MFTO

(Encabezado del Manifiesto) se debe indicar el número otorgado por la Aduana. Si el tipo de referencia es MADRE y el tipo de documento es BL se debe indicar el número del BL Madre dado por su emisor.

3 fecha **string 10 1..1** dd-MM-yyyy Este tag muestra la fecha de emisión del documento referenciado. El formato del valor del tag debe corresponder a fecha válida del año calendario.

3 tipo-id-emisor **string 3 0..1**

RUT

PAS

ADU

Este tag muestra el tipo de identificación del emisor del documento referenciado. Los valores que puede tomar este tag son:

_ **RUT:** RUT.

_ **PAS:** Pasaporte.

_ **ADU:** Código dado por la aduana.

3 nac-id-emisor **string 2 0..1** C VER TABLAS DE PARAMETROS

Este tag muestra el código del país que otorga la identificación descrita en el tag **tipo-id-emisor**.

Para las validaciones de este tag se utilizarán los códigos de las Naciones Unidas utilizadas.

3 valor-id-emisor **string 255 0..1**

Este tag muestra el valor del identificador del participante en el documento, cuyo tipo fue indicado en el tag **tipo-id-emisor**.

Por ejemplo, se el tipo es RUT, en este tag se debe indicar el número de RUT. El RUT debe consignarse con números seguidos incluyendo el dígito verificador separado por un guión del resto de los números. Ejemplo: 77777777-7

3 emisor **string** 255 **0..1**

Este tag muestra el nombre del emisor del documento referenciado.

1 Observaciones 0..1 OBSERVACIONES ASOCIADAS AL DOCUMENTO

2 observacion 1..n

3 nombre **string** 10 **1..1**

GRAL

MOT

02

03

05

06

Este tag muestra el tipo de observación que se consignará. Los valores que puede tomar este tag son:

_ **GRAL:** Observaciones Generales.

_ **MOT:** Motivo de la Modificación.

_ **02:** Cambio de Almacenista.

_ **03:** Cambio en Cantidad de Bultos.

_ **05:** Cubrefaltas.

_ **06:** Cambio de Número de Manifiesto, Puerto de Desembarque y Almacenista.

Gobierno de Chile

Servicio Nacional de Aduana

Bill of Lading

3 contenido **string** 255 **1..1** **TEXTO LIBRE** Este tag muestra el contenido de la observación

1 Items **1..1**

ITEMS EN EL DOCUMENTO

Se deben generar tantos grupos de tag “item” como tipos de bultos se describan en el mensaje.

Cuando en el item se describan bultos contenedorizados, en el segmento de contenedores se deberán individualizar

el o los contenedores que contienen los bultos descritos en el item.

Respecto de la carga peligrosa: de estar consignada la información en el BL ésta deberá declararse en alguno de los

niveles de los bultos, no siendo necesaria su repetición en todos los niveles y subniveles. En el caso de caso de

carga suelta y sin información de bultos ésta deberá informarse a nivel del ítem.

2 item **1..n**

3 numero-item integer 15 1..1 Números Este tag muestra el número de ítem del Documento de Transporte.

3 marcas string 255 1..1 Este tag muestra las marcas y números que permiten identificar un bulto.

3 carga-peligrosa string 1 1..1

S,

N

Este tag muestra un indicador de mercancía peligrosa. Los valores que puede tomar este tag son:

_ **S:** Si es carga peligrosa.

_ **N:** No es carga peligrosa.

3 tipo-bulto string 10 1..1 VER TABLAS DE PARAMETROS

Este tag muestra el código de identificación del tipo de bulto de ítem. Para realizar las validaciones de valor del tag tipo-bulto

se utilizarán los códigos del Anexo 51-23 del Compendio de Normas Aduaneras.

3 descripcion string 1024 1..1 TEXTO LIBRE Este tag muestra la glosa de la descripción de la mercancía.

3 cantidad integer 8 1..1 Este tag muestra la cantidad de bultos en el ítem.

3 peso-bruto decimal [15,3] 1..1 Este tag muestra el peso de las mercancías, incluidos todos sus envases y embalajes.

Permite valor cero.

3 unidad-peso string 10 1..1 VER TABLAS DE

PARAMETROS Este tag muestra la unidad de medida del peso en que se ha descrito en el tag peso-bruto.

3 volumen decimal [14,2] 0..1 Este tag muestra el volumen de la cantidad total de bultos del contenedor, del tipo de bulto descrito en el tag **tipo-bulto**.

3 unidad-volumen string 10 0..1 VER TABLAS DE

PARAMETROS

Este tag muestra la unidad de medida en que se ha determinado el volumen indicado en el tag **volumen**.

Para realizar las validaciones de valor del tag se utilizarán los códigos de las Naciones Unidas (codificación alfanumérica de largo 3).

3 observaciones string 255 0..1 TEXTO LIBRE Este tag muestra las observaciones generales del ítem.

3 carga-cnt string 1 0..1 C

S,

N

Si la carga descrita en el ítem está dentro de uno o más contenedores, se debe indicar **S** (Si) y en el grupo de datos del tag

Contenedores se describe la identificación del ó los contenedor(es) que los contiene. En caso contrario se debe indicar **N**

(No).

3 ItemsIMO 0..1 C CARGA PELIGROSA

Este tag permite identificar los números IMO de peligrosidad de la carga.

4 itemimo 1..n

5 clase-imo string 4 1..1 VER TABLAS DE PARAMETROS

Este tag muestra la clase IMO de peligrosidad de la carga

5 numero-imo integer 8 1..1 VER TABLAS DE PARAMETROS

Este tag muestra el número de las Naciones Unidas para identificar la peligrosidad de la carga

Gobierno de Chile

Servicio Nacional de Aduana

Bill of Lading

3 Contenedores 0..1 CONTENEDORES EN EL ITEM

Si el tipo de bulto en el “item” es contenedor, entonces debe generarse este conjunto de tags por cada contenedor.

4 contenedor 1..n

5 sigla string 4 0..1 Este tag muestra la parte alfabética de la identificación del contenedor.

5 numero string 6 0..1 Este tag muestra la parte numérica de la identificación del contenedor, sin incluir dígito verificador.

5 digito string 1 0..1 Este tag muestra el dígito verificador de la identificación del contenedor

5 tipo-cnt string 4 0..1 VER TABLAS DE PARAMETROS

Este tag muestra el tipo de contenedor, que permite identificar las características del contenedor. Para realizar las validaciones de valor del tag **tipo-cnt** se utilizarán los códigos de la Norma ISO (código alfanumérico de largo 4).

5 cnt-so string 255 0..1 Contenedores Shipper Owner

5 peso decimal [15,3] 1..1 Este tag muestra el peso bruto de las mercancías contenidas en el contenedor.

Permite valor cero.

5 valor-id-op string 15 0..1 C Este tag muestra el valor del RUT que identifica al operador de contenedor.

5 nombreoperador

string 255 1..1

TEXTO LIBRE

SHIPPER OWNER

Este tag muestra el nombre del operador del contenedor que fue identificado previamente. Cuando no se conoce el operador

del contenedor o el contenedor es responsabilidad del consignatario se debe consignar

SHIPPER OWNER.

5 status string 10 0..1

EMPTY
FCL/FCL
LCL/LCL
BB
FCL/LCL
FCL/BB
LCL/BB
FCL/LCL/BB
CY/CY
CFS/CFS

Este tag muestra las características de consolidación de la carga que contiene el contenedor en origen y destino. Los valores que puede tomar este tag son:

- _ **EMPTY:** Empty.
- _ **FCL/FCL:** Full Container Load.
- _ **LCL/LCL:** Less than Container Load.
- _ **BB:** Break Bulk.
- _ **FCL/LCL:** Full Container Load & Less than Container Load.
- _ **FCL/BB:** Full Container Load & Break Bulk.
- _ **LCL/BB:** Less than Container Load & Break Bulk.
- _ **FCL/LCL/BB:** Full Container Load, Less than Container Load & Break Bulk.
- _ **CY/CY:** Container Yard to Container Yard.
- _ **CFS/CFS:** Container Freight Station to Container Freight Station.

5 CntIMO 0..1 CARGA PELIGROSA EN EL CONTENEDOR

Este tag permite identificar los números IMO de peligrosidad de la carga.

6 cntimo 1..n

7 clase-imo **string** 4 **1..1** VER TABLAS DE PARAMETROS

Este tag muestra la clase IMO de peligrosidad de la carga en el contenedor.

7 numero-imo **integer** 8 **1..1** VER TABLAS DE

PARAMETROS Este tag permite identificar los números IMO de peligrosidad de la carga en el contenedor.

5 Sellos 0..1 SELLOS DEL CONTENEDOR

En este conjunto tags se deben indicar los sellos del contenedor consignados en el Documento de Transporte.

6 sello 1..n

7 numero **string** 15 **1..1** Este tag muestra la identificación de sellos, a través de sus marcas o numeración.

7 codigo **string** 10 **0..1** VER TABLAS DE PARAMETROS

Este tag muestra el código del emisor del sello. Para realizar las validaciones de valor del tag **codigo** se utilizarán los códigos

Gobierno de Chile

Servicio Nacional de Aduana

Bill of Lading

del Anexo 51-47 del Compendio de Normas Aduaneras.

7 emisor **string** 255 **0..1** Este tag muestra el nombre del emisor del sello de acuerdo a lo consignado en el tag **codigo**.

3 Vehiculos 0..1

VEHÍCULOS EN EL ITEM

En este conjunto de tags se describen los vehículos que ingresan o salen del país con cargo a este documento de

transporte.

4 vehiculo 1..n

5 modelo **string** 255 **0..1** Este tag muestra el modelo del vehículo.

5 id-cajon **string** 10 **0..1** Este tag muestra la identificación del cajón que contiene el vehículo.

5 chassis **string** 30 **1..1** Este tag muestra la identificación del vehículo a través de su chasis

5 marca **string** 30 **1..1** Este tag muestra la marca del vehículo.

5 observacion **string** 255 **0..1** **TEXTO LIBRE** Este tag muestra las observaciones relacionadas al vehículo en forma de texto libre

3 Equipos 0..1 EQUIPOS ANEXOS

4 equipo 1..n

5 tipo-equipo **string** 10 **1..1**

F

G

R

Este tag muestra los tipos de equipo anexo con el que ingresa o sale del país un contenedor. Los valores que puede tomar

este tag son:

_ **F**: FLEXITAINER.

_ **G**: GEN SET.

_ **R**: TRAILER.

5 sigla **string** 10 **1..1** Este tag muestra parte de la identificación del equipo anexo que corresponde a una sigla.

5 identificacion **string** 10 **1..1** Este tag muestra parte de la identificación del equipo anexo que corresponde en la generalidad de las veces a un número.

ANEXO 5

CIRCULAR MARITIMA

C.P. (V.) ORDINARIO N° 12.600/273

FECHA : 05 Junio 2006 HOJA N° 1 /

ARMADA DE CHILE

PRIMERA ZONA NAVAL

GOBERNACIÓN MARÍTIMA DE VALPARAÍSO

CAPITANÍA DE PUERTO DE VALPARAÍSO

OBJ. : REGULA PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN RECINTO PORTUARIO.

REFERENCIA LEGAL:

- a) Ley de Navegación D. L. N° 2.222 de 1978.
- b) Ley Orgánica de la DGTM y MM. DFL N° 292 de 1953, Art. 3 y 30.
- c) Reglamento General de Orden Seguridad y Disciplina en las naves y Litoral de la Republica, aprobado por D.S. (M) N° 618 de 23 de Julio de 1970.
- d) Reglamento de Transporte de Cargas Peligrosas por Calles y Caminos, aprobado por D.S. N° 298 de 1994 y su respectiva modificación por Circular 19/200 del Ministerio de Transportes.
- e) Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas IMDG aprobado por D.S. N° 777 de 13 de SEPTIEMBRE DE 1978.
- f) Ley 17.798 de Control de Armas y su Reglamento Complementario.
- g) Resolución DGMN. DCAE/EX N°9080/662 de 4 de Octubre del 2001 que actualiza listado de productos químicos sometidos a control por la Ley 17.798.
- h) Directiva DGTM y MM 031/014 sobre Prevención de Riesgos para la Manipulación y Transporte del Plomo Tetraetilo.
- i) Directiva DGTM y MM. 031/004 sobre disposiciones de Seguridad para la Operación de vehículos y Equipos de Transferencia Mecanizados en los Recintos Portuarios y a Bordo de los Buques.
- j) Directiva DGTM y MM 032/011 del 14 de Enero del 2000. sobre Manejo de Mercancías Peligrosas en Recintos Portuarios.
- k) Código ISPS Seguridad y Protección de Naves e Instalaciones Portuarias de Vigencia Internacional del 1 de Julio del 2004.

I. ANTECEDENTES

a.- Mercancía Peligrosa, es toda solución, sustancia química, mezcla o artículo que puede ocasionar daño a las personas, materiales y/o medio ambiente; y que se encuentran establecidas o incluidas en el Código IMDG u otros Reglamentos que son aplicados a todo el territorio de la República.

b.- El trato que se debe dar a las mercancías peligrosas, especialmente en lo referido a su carga y descarga, acondicionamiento, estiba, segregación, etiquetado, rotulado envasado y embalado es a ciencia cierta una de las tareas más importantes en la cadena de la Seguridad. Es por ello que todas las personas que intervienen en esta cadena, deben poseer las actitudes y los conocimientos necesarios para desarrollar y efectuar los trámites documentales pertinentes ante la Autoridad Marítima Local.

c.- La Autoridad Marítima es la autoridad superior en las faenas que se realizan en los puertos y coordina con las demás autoridades su eficiente ejecución; En materias de **Seguridad** le corresponde exclusivamente determinar las medidas que se deben adoptar. Inserto en este concepto se encuentra el control de las

Mercancías Peligrosas transportadas por vía marítima y transferida por todos los puertos Nacionales, velando por su correcto transporte, embalaje y estiba, debiendo para tal efecto hacerlo conforme al Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, otras leyes, normas procedentes y un criterio basado en la seguridad de las personas e instalaciones.

d.- Debido a lo antes enunciado, se han establecido normas y disposiciones comunes para este tipo de mercancías, que sean exigibles y aplicables en todos nuestros puertos y a todas las naves chilenas y extranjeras.

2e.- De acuerdo a lo establecido en el Código IMDG, las mercancías peligrosas se dividen de acuerdo a la siguiente clasificación:

Clase 1: Explosivos.

División 1.1 Explosivos con riesgo de explosión masiva.

División 1.2 Explosivos con riesgo de proyección.

División 1.3 Explosivos con riesgo predominante de incendio.

División 1.4 Explosivos que no presentan ningún riesgo considerable.

División 1.5 Explosivos muy insensibles que presentan un riesgo de explosión de toda la masa.

División 1.6 Explosivos sumamente insensibles que no presentan riesgos de explosión de toda la masa.

Clase 2: Gases inflamables; Gases no inflamables, no tóxicos; Gases tóxicos;

Clase 3: Líquidos inflamables.

Clase 4 Sólidos inflamables; materiales espontáneamente combustibles; sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables

Clase 4.1: Sólidos inflamables.

Clase 4.2: Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea.

Clase 4.3: Sustancias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables.

Clase 5 Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos

Clase 5.1: Sustancias comburentes.

Clase 5.2: Peróxidos Orgánicos.

Clase 6 Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas

Clase 6.1: Sustancias tóxicas.

Clase 6.2: Sustancias infecciosas.

Clase 7: Materiales radiactivos.

Clase 8: Sustancias corrosivas.

Clase 9: Sustancias peligrosas varias.

II.- DOCUMENTACIÓN Y TRAMITE REQUERIDO PARA LA MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.

Las Agencias de naves deben presentar ante esta Autoridad Marítima, la documentación que más adelante se detalla, en un plazo mínimo de 48 horas antes

del embarque o desembarque en día y horario hábil.

Declaración de Mercancías Peligrosas e Información de estiba por vía correo electrónico al Departamento de Operaciones de la Gobernación Marítima de Valparaíso y Capitanía de Puerto de Valparaíso, además al departamento de prevención de riesgo del Terminal Pacífico Sur Valparaíso y Empresa Portuaria Valparaíso.

**prevriesgmvlp@directemar.cl merpelcpvlp@directemar.cl
mmppgroup@epv.cl cargapeligrosa@tpsv.cl**

3

Estas deben incluir la carga peligrosa en tránsito, embarque o desembarque, considerando la que queda en la nave. En el caso que la Autoridad Marítima detecte observaciones, la información se le notificará vía correo electrónico (e-mail), a las Agencias navieras correspondientes.

Ingresar solicitud para manipular mercancías peligrosas vía Internet “Sistema Integral de Apoyo a la Nave” (Aplicación que efectúa cobros por concepto de vigilancia de Patrulla Polmar.)

La Declaración de Carga Peligrosa deberá contener la información de las sustancias, materiales o artículos peligrosos a manipular, trasladar o transferir; para lo cual, la Declaración se realizará indicando, su “Nombre Técnico “ o de Expedición, Numero ONU, Clasificación IMO, nivel de peligrosidad, tipo de embalaje / envase y Punto de Inflamación para el caso de los Líquidos Inflamables, no aceptándose nombres comerciales ni de fantasía.

El Exportador o su Representante tendrá la obligación de informar, a la Autoridad Marítima, Empresa Portuaria Valparaíso y Terminales, el ingreso a los recintos portuarios de toda unidad de transporte con “carga peligrosa”; obligación que deberá ser cumplida previo al ingreso de la Unidad. Asimismo las Empresas Portuarias de la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Valparaíso, deberán comunicar toda la información recepcionada a la Autoridad Marítima Local y demás organismos involucrados.

Las solicitudes de manipulación, transferencia, porteo y almacenaje de carga peligrosa como Escolta de Policía Marítima, como también los documentos e informaciones respecto del ingreso o salida de Carga Peligrosa del recinto portuario, deberán ser realizadas dentro de los plazos establecidos para ello. La Autoridad Marítima controlará y sancionará a las personas que resulten responsables de la falta de cumplimiento de lo anteriormente dispuesto.

Las Agencias de Aduana, consignatarios de carga, Forwarder y personas naturales que deban ingresar o retirar carga peligrosa con régimen de escolta, desde el recinto portuario, deberán presentar al Departamento de mercancías peligrosas de la Capitanía de Puerto de Valparaíso la siguiente documentación para la exportación o importación, con un plazo mínimo de 24 horas antes del atraque de la nave y además deberá verificar horario de la descarga del contenedor con el terminal.

- Carta de Solicitud de Escolta de Policía Marítima
- Conocimiento de Embarque (Bill of Loading)
- Certificado de Arrumazón o Certificado Multimodal

- Hoja de datos de seguridad de productos según Norma Chilena N° 2245.
 - Certificado de embalaje / envase vigente
- Además cuando se trate de productos peligrosos controlados por la ley 17.798 de control de armas y explosivos, deberán presentar, según corresponda, copias de los siguientes documentos:
- Copia de Resolución para exportar de la D.G.M.N.
 - Copia de Resolución para importar de la D.G.M.N.
 - Copia de Resolución para internar de la D.G.M.N

III.- MERCANCÍAS PELIGROSAS CON RÉGIMEN DE ESCOLTA DE SEGURIDAD EN EL PUERTO DE VALPARAÍSO.

Conforme a que existen Mercancías Peligrosas, que por su naturaleza y riesgo podrían producir graves daños a personas, instalaciones y al medio ambiente, si se produjese un accidente o incidente. Se ha hecho necesario disponer de escoltas especiales de Seguridad para su **traslado por los recintos portuarios** de acuerdo al siguiente esquema y características de estas sustancias.

4

En Anexo "A" se incluyen los Números ONU de las sustancias y las clases afectas a condiciones de Depósitos en Patios y tipo de escoltas.

a) CLASE 1 (EXPLOSIVOS)

DIVISIÓN 1.1 a 1.6

Toda la Clase requiere escolta de Policía Marítima, con excepción de las citadas en el Anexo "F", de la Directiva DGTM y MM 032/011 del 14 de Enero del 2000. sobre Manejo de Mercancías Peligrosas en Recintos Portuarios, que requieren escolta solo cuando sus cantidades sean superiores a 500 kilos, equivalentes a dinamita 60%.

b) CLASE 3

DIVISIÓN 3.1 (LÍQUIDO INFLAMABLE CON PUNTO DE INFLAMACIÓN INFERIOR A -18°C (0°F) V.C.).

Requiere Escolta de Policía Marítima cuando la cantidad a transportar supere los 220 litros, en caso fuera inferior a la señalada, se aplicará el procedimiento del Departamento de Prevención de Riesgos del Terminal.

c) CLASE 5

DIVISIÓN 5.1 (SUSTANCIAS COMBURENTES)

Requiere Escolta de Policía Marítima sólo el "PEROXIDO DE HIDRÓGENO" dadas las siguientes condiciones:

- 1.- Cuando la concentración del producto sea superior a un 52%.

2.- Cuando la cantidad a transportar supere los 220 litros o kilos.

Cuando la cantidad sea inferior a 220 litros o kilos, se aplicará el procedimiento del Departamento de Prevención de Riesgos del Terminal

DIVISIÓN 5.2 (PERÓXIDOS ORGÁNICOS)

Requiere de Escolta de Policía Marítima cuando la cantidad a transportar supere los 220 kilos o litros, en caso que sea inferior, se aplicará el procedimiento del Departamento de Prevención de Riesgos del Terminal.

d) CLASE 6

DIVISIÓN 6.1 (SUSTANCIAS TOXICAS Y VENENOSAS)

“PLOMO TETRAETILO”, “PLOMO TETRAMETICO”, “TETRAMETILPLOMO”, “TETRAMETILPLOMO” Y MEZCLA ANTIDETONANTE PARA CARBURANTES DE MOTORES”

Conforme a lo dispuestos, en la Directiva DGTM y MM O-31/014, citada en la referencia, estos productos requieren escolta de Policía Marítima y escolta química especializada siendo esta última provista por el consignatario de la carga o agencia de aduana.

La escolta es obligatoria tanto para la salida del producto del recinto portuario hasta su destino final, como también el transporte y embarque de los recipientes **“VACÍOS”** utilizados para el transporte de estos productos.

DIVISIÓN 6.2 (SUSTANCIAS INFECCIOSAS)

Requiere de Escolta de Policía Marítima

5

e) CLASE 7 (MATERIALES RADIATIVOS)

Requiere de escolta de Policía Marítima, además se debe informar al Servicio de Salud local y al Servicio de salud correspondiente al área de destinación del producto, con copia a la Autoridad Marítima.

OTRAS INFORMACIONES

Las Sustancias Peligrosas controladas por la ley de Control de Armas N° 17.798 afectas a régimen de escolta y aquellas con categoría de depósito prohibido o depósito prohibido diferido con aforo físico podrán ser inspeccionadas solo en destino de la carga o

almacenes extraportuarios, para cuyo efecto, será el consignatario de la carga o representante el responsable de coordinar tales labores con los Servicios correspondientes.

IV. ALMACENAMIENTO PARA CARGA PELIGROSA EN RECINTOS PORTUARIOS.

a.- En los recintos portuarios el almacenamiento de carga peligrosa deberá llevarse a cabo en los almacenes destinados para ello, los cuales cumplirán con todas las exigencias técnicas, de seguridad y prevención establecidas en el D.S. N° 618 del 23 Julio 1970, y aquellas dispuestas convenientemente por la Autoridad Marítima Local.

b.- El Departamento de Prevención de Riesgos de los respectivos Terminales deberán asumir el control de todas las operaciones de almacenamiento de mercancías peligrosas, que se realicen al interior de sus recintos,

contando con la presencia en terreno de un supervisor debidamente capacitado en mercancías peligrosas, a lo menos al inicio de cada una de estas actividades con el objeto de disponer las medidas adicionales requeridas por la Autoridad Marítima para su correcta manipulación y almacenamiento en las zonas de acopio especialmente habilitadas para estas mercancías.

V. CATEGORÍAS DE DEPÓSITO Y ALMACENAMIENTO DE DIFERENTES MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EL PUERTO DE VALPARAÍSO.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación vigente y en el “Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas y sus Anexos”, Aprobado por D.S. N°777/78, se establecen las siguientes categorías de Depósito y Almacenamiento:

a) Cargas de Depósito Prohibido – Directo: Son aquellas cargas que por su naturaleza y riesgo podrían producir graves daños a personas, instalaciones y al medio ambiente, si se produjese un accidente o incidente por lo cual deberán ser embarcadas o desembarcadas en forma directa, **no pudiendo permanecer en los recintos portuarios.** Asimismo las operaciones de transferencia y porteo se realizarán en forma directa con el régimen de escolta de Policía Marítima, prohibido su almacenamiento. Tales cargas son las siguientes conforme si son de exportación o importación:

1. Cargas de Depósito Prohibido – Directo. (IMPORTACIÓN)

Clases Clasificación Divisiones

Clase 1 Explosivos **1.1 a 1.6**

Clase 6

Plomo Tetraetilo-Plomo Tetrametilo-
Mezcla Antidetonante para carburadores
De Motores

Clase 6 Sustancias Venenosas e Infecciosas **6.2**

Clase 7 Materiales Radiactivos **76.1-I, 7-II, 7-III**
6

2. Cargas de Depósito Prohibido – Directo. (EXPORTACIÓN)

Clases Clasificación Divisiones

Clase 1 Explosivos 1.1 a 1.6

Clase 3 Líquidos Inflamables F.P. inferior a -18°C

Clase 5 Peróxidos Orgánicos 5.2

Clase 6 Sustancias Venenosas e Infecciosas 6.2

Clase 7 Materiales Radiactivos 7-I, 7-II, 7-III

b) Carga de Depósito Prohibido – Diferido: Son aquellas cargas que pueden permanecer en patios de los terminales por un periodo de tiempo máximo **de 24 horas** después de desembarcado de la nave. Está prohibido su almacenamiento.

En el caso de mercancías de exportación o importación que requieran escolta de Policía Marítima, esta se exigirá, desde el ingreso al recinto portuario hasta el stacking y desde el stacking hasta salida del recinto portuario, respectivamente

Clases Clasificación Divisiones

Clase 3 Líquidos Inflamables F.P inferior a -18°C

Clase 5

Peroxido de Hidrógeno con
concentración

Superior a 52%

5.1

Clase 5 Peróxido Orgánico 5.2

c) Cargas de Depósito Condicionado: Las cargas de depósito condicionado se podrá almacenar al interior de los recintos portuarios, sin importar su condición aduanera (LCL o FCL) bajo las consideraciones de seguridad establecidas por la Autoridad Marítima, estas cargas pueden permanecer en patios de los terminales por un periodo de tiempo máximo de **96 horas** después de desembarcado de la nave. sin perjuicio de lo establecido en el Decreto Supremo N° 618 del 23 de Julio de 1970, considerando que solamente los recintos portuarios especiales podrán ser autorizados para almacenamiento de mercancías peligrosas.

Además existirá aquella **Carga de Depósito condicionado en trasbordo**, que por esta condición, deberá permanecer por más de 96 horas al interior de los recintos portuarios, el terminal deberá informar a esta Autoridad Marítima dicha condición, objeto se autorice su permanencia conforme a las características de dicha carga, no pudiendo exceder de 168 horas (7 días), desde el momento de su desembarco.

Las siguientes clases están consideradas como mercancías Mercancía Peligrosa de Depósito Condicionado:

Clases Clasificación Divisiones

Clase 2

Gases comprimidos, licuados o
disueltos bajo presión 2.1, 2.2, 2.3

Clase 3 Líquidos Inflamables

Puntos de

inflamación entre

-18° y 61° C

Clase 4 Sólidos Inflamables 4.1, 4.2, 4.3

Clase 5 Sustancias (agentes) comburentes 5.1

Clase 6 Sustancias Venenosas 6.1

Clase 8 Sustancias Corrosivas -

Clase 9 Sustancias peligrosas varias. -

7

En el caso de mercancías de exportación o importación que requieran escolta de Policía Marítima, esta se exigirá, desde el ingreso al recinto portuario hasta el stacking y desde el stacking hasta salida del recinto portuario, respectivamente.

OBSERVACIONES

1.- La carga de Depósito Prohibido, que por condición aduanera o por causas

muy particulares deba ser desconsolidada desde contenedores LCL o FCL, será informada y solicitada su autorización de manipulación a Autoridad Marítima, objeto evaluar las condiciones de seguridad que se deben establecer para su desconsolidación. En ningún caso la solicitud de desconsolidación de estas mercancías se aceptará si existen retrasos en perjuicio del tiempo que el Capitán de Puerto requiera para su aprobación.

2.- Las cargas y unidades de transporte con categoría de Depósito Condicionado, excepcionalmente almacenadas en los Recintos Portuarios, deberán ser informadas diariamente (vía correo E-mail **merpelcpvlp@directemar.cl** y **prevriesgmvlp@directemar.cl**) al Departamento de Mercancías Peligrosas de la Capitanía de Puerto de Valparaíso y al prevencionista de riesgo de la Gobernación Marítima de Valparaíso.

VI.- SUSTANCIAS PELIGROSAS, MARCA PARA LA INFORMACIÓN DE RIESGOS.

1. Los siguientes medios de transporte que ingresen en los recintos portuarios con Mercancías Peligrosas, deberán llevar el rótulo o etiqueta que corresponda:

- a) Vehículo de transporte de mercancías por carretera.
- b) Vagón de ferrocarril.
- c) Contenedores.
- d) Vehículo cisterna.
- e) Vagón de ferrocarril cisterna.
- f) Cisterna portátil.

2. Las Unidades de transporte con carga peligrosa de importación, exportación, en tránsito o con régimen de almacenamiento y depósito en recinto portuario, deberán ser correctamente etiquetadas y/o rotuladas de acuerdo a lo establecido en el Código IMDG de la OMI. Aquellas unidades de transporte que abandonen el recinto portuario para ser trasladadas vía calles y caminos de Chile, deberán hacerlo conforme a lo establecido en la Norma Chilena Oficial NCh 2190 Of. 93., y a lo dispuesto en la última modificación al Decreto Supremo N° 298 publicado en el Diario Oficial del día 06 de Febrero del 2001.

3. El consignatario de la carga o su representante velará por el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 17.798 y su Reglamento complementario Art. 108, en cuanto a la escolta de protección y supervisión que deberá contar durante su tránsito por vía pública.

4. Será, el departamento de prevención de riesgo del respectivo terminal, los responsables de supervisar y asegurar que las unidades de transporte con carga peligrosa destinadas a transferir, manipular, transportar, portear, almacenar y depositar, estén correctamente rotuladas. Esta misma disposición regirá para aquellas unidades de transporte que ingresen o salgan de los Recintos Portuarios.

5. Para el caso de aquellas cargas sin rotular, marcar o etiquetar, será el consignatario de la carga o en su defecto la Agencia de Aduana la

responsable de asegurar que las unidades de transporte cuenten con rótulos.

8

6. Las unidades de transporte cerradas que contengan cargas sometidas a fumigación, llevarán letreros de advertencia que sean de fácil visibilidad, con el objeto de advertir de esta condición al personal que transporta y manipula la unidad. El letrero de advertencia deberá estar diseñado conforme a lo establecido en el Suplemento del Código IMDG "Utilización de Plaguicidas en los buques" Anexo 3.

VII.- VIGENCIA

Esta circular entrará en vigencia a contar del quinto día hábil contado desde la fecha de su notificación y será distribuida a las diferentes empresas y agencias relacionadas con el ámbito Marítimo Portuario, quedando sin efecto cualquier otra disposición emitida con anterioridad, por ésta Autoridad Marítima Local, relacionada con las materias citadas.

Todas estas disposiciones tienen por objeto normalizar las exigencias y procedimientos existentes en la Reglamentación vigente.

VII.- ANEXOS

Anexo "A" Régimen de escoltas de policía marítima para mercancías peligrosas en importación y en exportación.

Valparaíso, 05 Junio del 2006.

FELIPE ENCINA VEGA

CAPITÁN DE FRAGATA LT

CAPITÁN DE PUERTO DE VALPARAÍSO

DISTRIBUCIÓN:

- 1.- EMPRESA PORTUARIA DE VALPARAÍSO
- 2.- TERMINAL PACIFICO SUR DE VALPARAÍSO
- 3.- CÁMARA MARÍTIMA
- 4.- ASONAVE.
- 5.- ARCHIVO OPER.

9

ANEXO "A"

RÉGIMEN DE ESCOLTAS Y DEPOSITO PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS EN IMPORTACIÓN.

Clase Productos N° ONU Depósito Escolta KILOS

1 Explosivos Todos Prohibido POLMAR 500 equivalente a dinamita 60%

3

Líquidos con F.P.

Inferior a - 18°C

Todos Prohibido-Diferido

Prohibido su Almacenamiento POLMAR 220 Litros

Peróxido de Hidrógeno Clase 5.1

N° ONU 2015.

Deposito Prohibido-Diferido

Prohibido su Almacenamiento POLMAR Concentración sobre 52%

5 220 litros

Peróxido Orgánicos Toda l Clase 5.2. Deposito Prohibido- Diferido
Prohibido su almacenamiento POLMAR 220 Kgs.

Plomo tetraetilo, derivados y
recipientes vacíos

Clase 6.1

6 N° ONU 1649. Prohibido POLMAR – ESCOLTA QUÍMICA 0

Sustancias Infecciosas Toda Clase 6.2 Prohibido POLMAR 0

7 Sustancias Radiactivas Todas Prohibido POLMAR 0

RÉGIMEN DE ESCOLTAS Y DEPOSITO PARA MERCANCÍAS PELIGROSAS EN EXPORTACIÓN

Clase

Productos N° ONU Depósito Escolta KILOS

1

Explosivos Todos Prohibido POLMAR 500 equivalente a dinamita 60%

3 Líquidos con F.P.

Inferior a - 18°C Todos Prohibido POLMAR 220 Litros

Peróxido de Hidrógeno Clase 5.1

N° ONU 2015. Prohibido POLMAR Concentración sobre 52%

5 220 litros

Peróxido Orgánicos Toda l Clase 5.2. Prohibido
POLMAR 220 Kgs.

Plomo tetraetilo, derivados y
recipientes vacíos

Clase 6.1

6 N° ONU 1649. Prohibido POLMAR – ESCOLTA QUÍMICA 0

Sustancias Infecciosas Toda Clase 6.2 Prohibido POLMAR 0

7 Sustancias Radiactivas Todas. Prohibido POLMAR 0

10

Depósito Prohibido : Carga de recepción o retiro directo, no puede permanecer en patio.

Depósito Prohibido-Diferido : Carga que puede permanecer en patio por un tiempo máximo de 24 horas después de desembarcado de la nave.(Solo para régimen de importación)

Kilos o Litros : Cantidades inferiores a la dispuesta no corresponde aplicar Escolta POLMAR.

Nota 1: Los Contenedores con carga de Depósito Prohibido, salvo la Clase 1, Explosivos, que, por condición Aduanera o, tengan movilización abordo o, que por causas de fuerza

mayor, deban ser desconsolidados desde contenedores LCL, podrán permanecer temporalmente en los Terminales.

Para los efectos, los Agentes de Aduana, Forwarder o Terminales deberán informar y solicitar, previamente, a la Autoridad Marítima las autorizaciones correspondientes.

Al tiempo que, los Terminales deberán contar con procedimientos estándares y lugares aprobados por la Autoridad Marítima conforme a los criterios y disposiciones de seguridad que convenga adoptar, en ello, resaltando los aspectos de aislamiento, señalética y supervisión. La aplicación y control de éstas últimas actividades serán responsabilidad de las áreas de Prevención de Riesgos de los Terminales.

Nota 2: El Peróxido de Hidrógeno deja su condición de Depósito Prohibido-Diferido cuando su concentración este bajo los 52%.

Nota 3: El Hidróxido de Sodio, tendrá la categoría de deposito prohibido cuando este sujeto a operaciones de consolidado o desconsolidado en los recintos portuarios. Asimismo

tendrá la misma categoría cuando su envase o embalaje sea en sacos o Big Bag. En el caso de estar contenido en una unidad de carga en condición FCL su condición de deposito será condicionada.

LOS N°s ONU QUE NO SE ENCUENTREN EN ESTE LISTADO NO TIENEN RESTRICCIONES DE ESCOLTA Y SON DE DEPOSITO CONDICIONADO.

Valparaíso, 05 Junio 2006.

FELIPE ENCINA VEGA

CAPITÁN DE FRAGATA LT

CAPITÁN DE PUERTO DE VALPARAÍSO

Distribución

Idem a doc. Principal.-



UNIEX SHIPPING LTDA.

ARICA FONO (58)23 33 25 (58)23 33 27 FAX (58)23 33 26 PRAT 391 OF. 062
IQUIQUE FONO (57)41 83 97 FAX (57)423 245 PATRICIO LYNCH 091
SANTIAGO FONO (02)203 7110 FAX (02)203 7216 NAPOLEON 3565 OF.1007 LAS CONDES
VALPARAISO FONO (32)259 3342 FAX (32)259 3349 BLANCO 1215 OF.407 EDIF. NAUTILUS
SAN ANTONIO FONO (35)21 92 32 FAX (35)23 13 60 AV. B. LUCO 1613 OF.702 TORRE BIOCEANICA

AVISO DE LLEGADA

NKS 01-A

PARA :
ATTN :
FECHA :
SR (A) :

NVOCC :
SHIPPER :
B/L : (H)
M/N :
CONTENIDO : BULTOS CON KGS / M3
CONTENEDOR :

Por medio del presente es muy grato notificar el arribo de su carga en la nave de referencia como sigue:

PTO. DE EMBARQUE :
PTO TRANSBORDO :
PTO DE ARRIBO : VALPARAISO
FECHA DE ARRIBO : DEL 2008
LUGAR DE ENTREGA : SAAM EXTRAPORTUARIO, VALPARAISO
GASTOS DE ORIGEN :
FLETE : PREPAID
PORTEO : \$.- IVA INCLUIDO
TS/NTL :

EN CASO DE EXISTIR FLETE COLLECT ESTE DEBE SER CANCELADO EN DOLARES Y EL PORTEO EN PESOS, AMBOS CON CHEQUE AL DIA, (EL CHEQUE DEBE IR A NOMBRE DE UNIEX SHIPPING LTDA), ESTOS DEBEN SER ENTREGADOS EN OFICINAS DE UNIEX SANTIAGO O VALPARAISO, JUNTO AL HB/L ORIGINAL PARA QUE SEA MODIFICADO DE ACUERDO AL MANIFIESTO. EL DESCONSOLIDADO DE LA CARGA SE AVISARA PREVIA PROGRAMACION.

EN CASO QUE SU AGENTE DE ADUANA PRESENTARA CARTA DE RECLAMO, DEBERA CANCELAR UN MONTO DE \$5.000

NOTA : EN CASO DE RETENCIONES DEL S.A.G. LOS COSTOS SERAN TRASPASADOS A LOS CLIENTES QUE NO DEMUESTREN QUE SUS EMBARQUES CUMPLEN CON LA NORMATIVA VIGENTE

XIMENA LEPE FLORES
UNIEX SHIPPING LTDA
IMPORTACIONES VALPARAISO
FONO 32 - 593342
FAX 32 - 593349
EM Ximena.lepe@uniex.cl



UNIEX SHIPPING LTDA.

ARICA FONOS (58)23 33 25 (58)23 33 27 FAX (58)23 33 26 PRAT 391 OF. 062
IQUIQUE FONOS (57)41 83 97 FAX (57)423 245 PATRICIO LYNCH 091
SANTIAGO FONOS (02)203 7110 FAX (02)203 7216 NAPOLEON 3565 OF.1007 LAS CONDES
VALPARAISO FONOS (32)259 3342 FAX (32)259 3349 BLANCO 1215 OF.407 EDIF. NAUTILUS
SAN ANTONIO FONOS (35)21 92 32 FAX (35)23 13 60 AV. B. LUCO 1613 OF.702 TORRE BIOCEANICA

REF: WSAHKG50A

AVISO DESCONSOLIDADO

M/N

CIELO DE AMERICA V-2915E

HONG KONG / VALPARAISO

CONTENEDOR

MORU 071 655 - 9

JUEVES 23 DE OCTUBRE DEL 2008

PRIMER TURNO

SAAM EXTRAPORTUARIO

(08.15 HRS)

VALPARAISO

***** SALVO IMPONDERABLES *****

**FAVOR AVISAR A SU AGENTE DE ADUANA PARA
COORDINAR RETIRO DE SU CARGA.**

XIMENA LEPE FLORES
UNIEX SHIPPING LTDA
IMPORTACIONES VALPARAISO
FONO 32 - 593342
FAX 32 - 593349
EM Ximena.lepe@uniex.cl



UNIEX SHIPPING LTDA.

ARICA FON0 (58)23 33 25 (58)23 33 27 FAX (58)23 33 26 PRAT 391 OF. 062
IQUIQUE FON0 (57)41 83 97 FAX (57)423 245 PATRICIO LYNCH 091
SANTIAGO FON0 (02)203 7110 FAX (02)203 7216 NAPOLEON 3565 OF.1007 LAS CONDES
VALPARAISO FON0 (32)259 3342 FAX (32)259 3349 BLANCO 1215 OF.407 EDIF. NAUTILUS
SAN ANTONIO FON0 (35)21 92 32 FAX (35)23 13 60 AV. B. LUCO 1613 OF.702 TORRE BIOCEANICA

XIMENA LEPE FLORES
UNIEX SHIPPING LTDA
IMPORTACIONES VALPARAISO
FONO 32 - 593342
FAX 32 - 593349
EM Ximena.lepe@uniex.cl