



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**LA IMPORTACIÓN DE CARGA SOBREDIMENSIONADA COMO BIEN DE
CAPITAL**

Autor

FABIÁN ESPEJO PEZOA
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

**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: IGNACIO NICULCAR VARGAS

Santiago, Septiembre de 2015

ÍNDICE TEMÁTICO

ÍNDICE DE FIGURAS	5
ÍNDICE DE ANEXOS	7
AGRADECIMIENTOS	8
INTRODUCCIÓN	9
CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA	11
1.1 Descripción de la Empresa	11
1.1.1 La Empresa	11
1.1.2 Misión	18
1.1.3 Visión	19
1.1.4 Historia	20
1.1.5 Organigrama	24
1.1.6 Principales Políticas	25
1.1.7 Clientes	26
1.2 Descripción de las funciones realizadas	27
1.2.1 Recepción del pre alerta de embarque	29
1.2.2 Revisión de la documentación de embarque y comparación de	
Orden de compra	30
Conocimiento de embarque	30
Factura comercial	31
Lista de empaque o paking list	31
Certificado de origen	32
1.2.3 Confección de carpeta de embarque	32

1.2.4 Emisión de entrega entrante en sistema SAP	32
1.2.4.1 Ingreso de la orden de compra	33
1.3 Razones que impulsan el tema a desarrollar	41
Oportunidad de negocio	41
Información sobre este tipo de carga	42
Necesidad de información	42
1.4 Objetivos	43
Objetivo general	43
Objetivos secundarios	43
1.5 Metodología	44
1.6 Marco Teórico	45
Comercio Internacional	45
Integración comercial en Chile	48
Carga y Mercancía	51
Importación	56
Conceptos de bien y bien de capital	61
CAPÍTULO 2: DESARROLLO DEL TEMA	65
2.1 Definición y concepto de carga sobredimensionada	65
2.2 Análisis de importación de carga sobredimensionada	78
2.2.1 Procedimiento de transporte de carga sobredimensionada	78
2.3 Niveles de importación de bienes de capital que presenta el país	84
2.4 Ventajas que poseen las mercancías al momento de ser acogidas a bien de capital en su importación	88
2.4.1 Beneficio de crédito fiscal	92
2.5 Tratamiento contable de los bienes de capital	94
2.6 Caso práctico	99

CAPÍTULO 3: CONCLUSIONES	108
BIBLIOGRAFÍA	110
ANEXOS	112

ÍNDICE FIGURAS

Figura N°1: Logo de la empresa	11
Figura N°2: Organigrama general de las unidades de negocios de CMPC	14
Figura N°3: Organigrama general de las unidades de negocios de CMPC	15
Figura N°4: Oficinas CMPC en Latinoamérica	16
Figura N°5: Organigrama CMPC S.A	24
Figura N°6: Principales clientes de CMPC	26
Figura N°7: Esquema del proceso de desaduanamiento	28
Figura N°8: Creación de entrega entrante	33
Figura N°9: Llenado de SAP	35
Figura N°10: Llenado de ruta	36
Figura N°11: Construcción de valor CIF	37
Figura N°12: Valor CIF calculado	39
Figura N°13: Impresión de entrega entrante	40
Figura N°14: Acuerdos comerciales vigentes de Chile	49
Figura N°15: Etiquetas de cargas peligrosas	53
Figura N°16: Mercancías y organismos fiscalizadores	57
Figura N°17: Resolución N°1 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones	66
Figura N°18: Container platform	68
Figura N°19: Ilustración de container platform	69
Figura N°20: Container open top	70
Figura N°21: Ilustración de container open top	71
Figura N°22: Container fixed flat rack	72
Figura N°23: Ilustración de container flat rack	73
Figura N°24: Camas bajas convencionales	74
Figura N°25: Ilustración de cama baja	75
Figura N°26: Camas bajas extensible	76

Figura: N°27: Ilustración de cama baja extensible	77
Figura: N°28: Container open side	80
Figura: N°29: Correas de amarre para el transporte	81
Figura: N°30: Niveles de importación de bienes de capital últimos 23 años	85
Figura: N°31: Niveles de importación de bienes de capital últimos 23 años	85
Figura: N°32: Importación de bienes de capital	87
Figura: N°33: Ubicación de planta de cogeneración	100
Figura: N°34: Esquema de turbogenerador y caldera recuperadora	102
Figura: N°35: Calderas recuperadoras	103
Figura: N°36: Cronograma de construcción de planta de cogeneración	106
Figura: N°37: Control de presupuesto	107

ÍNDICE ANEXOS

Anexo N°1: Pre alerta de embarque	112
AnexoN°2: Bill of Lading	114
Anexo N°3: Factura comercial	115
Anexo N°4: Paking list	116
Anexo N°5: Certificado de origen	117
Anexo N°6: Entrega entrante	118
Anexo N°7: Autorización de circulación con sobredimensión	119

AGRADECIMIENTOS

“Nuestra recompensa se encuentra en el esfuerzo y no en el resultado, un esfuerzo total es una victoria completa” **Mahatma Gandhi**

En primera instancia agradezco a Dios por darme la oportunidad de haber egresado de la carrera, ya que era una meta que me costó alcanzar.

También agradezco a mi familia que me apoyó siempre en todos los sentidos. En los malos y buenos momentos. Ellos me impulsaron a seguir adelante y no darme por vencido, creyendo en mis capacidades y otorgándome los medios para ser un profesional.

Agradezco la oportunidad de haber conocido compañeros y amigos dentro de mi proceso como estudiante, personas con las cuales compartí momentos gratos e imborrables, que me enseñaron a desarrollar mis habilidades sociales.

En este mismo sentido, agradezco a la vida la oportunidad de conocer a mi pareja, que por cosas del destino nos conocimos en la universidad, siendo compañeros de carrera. Gracias por apoyarme y ayudarme en todo, y de seguir juntos hacia el futuro.

INTRODUCCIÓN

El comercio es una actividad que inicia desde el momento en que el ser humano comienza a vivir en sociedad. Dice la historia que el comercio más antiguo y comprobado tiene unos 140.000 años y se originó en África donde existen rutas comerciales de centenares de kilómetros. Con el crecimiento de comunidades, comenzaron a surgir nuevas necesidades para mejorar las condiciones alimenticias, vivienda y de vestir. Esta actividad ha evolucionado dentro del tiempo, llegando no solo a relacionarse entre personas, también entre naciones. Hoy en día gracias a los avances tecnológicos, acortan las distancias tanto en tiempo y espacio, dando paso a la globalización. Por medio del comercio internacional es posible obtener productos con los que el país no cuenta y adquirirlos en precios más bajos de los que costarían al desarrollarlos internamente.

En este sentido las importaciones de un país ayudan al progreso de las propias naciones, impulsan su economía, entregando herramientas y productos con los que el mercado local no cuenta, esto hace que los niveles de empleo aumenten y la calidad de vida de las personas mejore. Frente a este escenario las importaciones de carga sobredimensionada como bien de capital incentivan al progreso y mejora la productividad de la empresa y a todos los agentes a quienes van dirigidos. Ya que se trata de maquinarias que ayudan a la producción de bienes que satisfacen necesidades.

En el desarrollo del siguiente informe ampliado se dará a conocer el proceso de práctica profesional del autor, y las funciones desempeñadas en el tiempo de práctica.

En el siguiente capítulo se desarrollará la investigación del tema que despertó la motivación del autor en su proceso de práctica profesional, el cual se denomina como “Importación de carga Sobredimensionada Como Bien de Capital”. Dentro de este capítulo se proporciona toda la información necesaria para entender y llevar a cabo una

operación de este tipo. Finalmente se llevará a cabo un caso práctico para un mejor entendimiento de este tipo de procesos.

Para dar termino a la investigación, en el último capítulo es donde el autor expresa su opinión y conclusión del tema derivado de la investigación realizada.

CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA

1.1 Descripción de la empresa

1.1.1 La empresa

Empresas CMPC comprende un holding líder en Latinoamérica en cuanto a la producción y comercialización de productos forestales, celulosa, productos tissue y producción de papel. En La siguiente figura podemos observar el organigrama general de las unidades de negocio pertenecientes a CMPC.

Figura N°1: Logo de la empresa



Fuentes: <https://www.google.cl/search?q=cm pc>

A continuación se describe brevemente cada una de las unidades de negocio pertenecientes al holding CMPC:

- **Forestal: CMPC:** Administra el patrimonio forestal de la empresa ubicada en Argentina, Brasil y Chile. En esta unidad se producen y comercializan: madera sólida, madera aserrada, remanufacturas y tableros contrachapados. Todos estos tipos de madera producida poseen certificación de manejo forestal sustentable FSC¹ y CERTFOR-PEFC².
- **Celulosa CMPC:** Unidad de negocios cuyo objetivo es la producción y comercialización de celulosa, potenciado por la integración hacia atrás.
- **Papeles CMPC:** Esta unidad de negocio produce y comercializa productos de papel que se dividen en distintas empresas, estas son:
 1. Cartulinas CMPC: Esta empresa se dedica a la fabricación y comercialización de productos de cartulinas.
 2. Papeles Cordillera: Produce y comercializa varios tipos de papeles tanto para uso comercial como para uso industrial.
 3. Embases Impresos Roble Alto: Fábrica cajas de cartón corrugado³ para todo tipo de sectores comerciales.
 4. Forsac: Empresa que desarrolla el negocio de sacos multipliego⁴.

¹ FSC: garantiza que los productos tienen origen en bosques bien gestionados y que proporcionan beneficio para toda la comunidad.

² CERTFO-PEFC: Sistema Chileno de Certificación de manejo forestal sustentable.

³ Cartón corrugado: Principal materia prima para la fabricación de cajas y embalajes en una cadena de producción y distribución.

⁴ Sacos multipliego: Envase confeccionado con uno o más pliegos de papel, diseñados para la resistencia de sus distintos usos, estos pueden variar entre 3 a 50 kg.

5. Chimolsa: Filial encargada de la fabricación y comercialización de bandejas para su uso en la exportación tanto de manzanas como de paltas.
6. Edipac: Empresa encargada de la comercialización en el mercado interno de variada gama de productos de papel, tales como: Papel autocopiativo, Cartulinas múltiples, Embalajes, papel bond⁵.
7. Sorepa: Empresa encargada de la recolección de cartón y papeles que ya fueron utilizados por el mercado, estos son recolectados para ser procesados y utilizados como materia prima en la producción de los diferentes productos de papel de empresas CMPC.

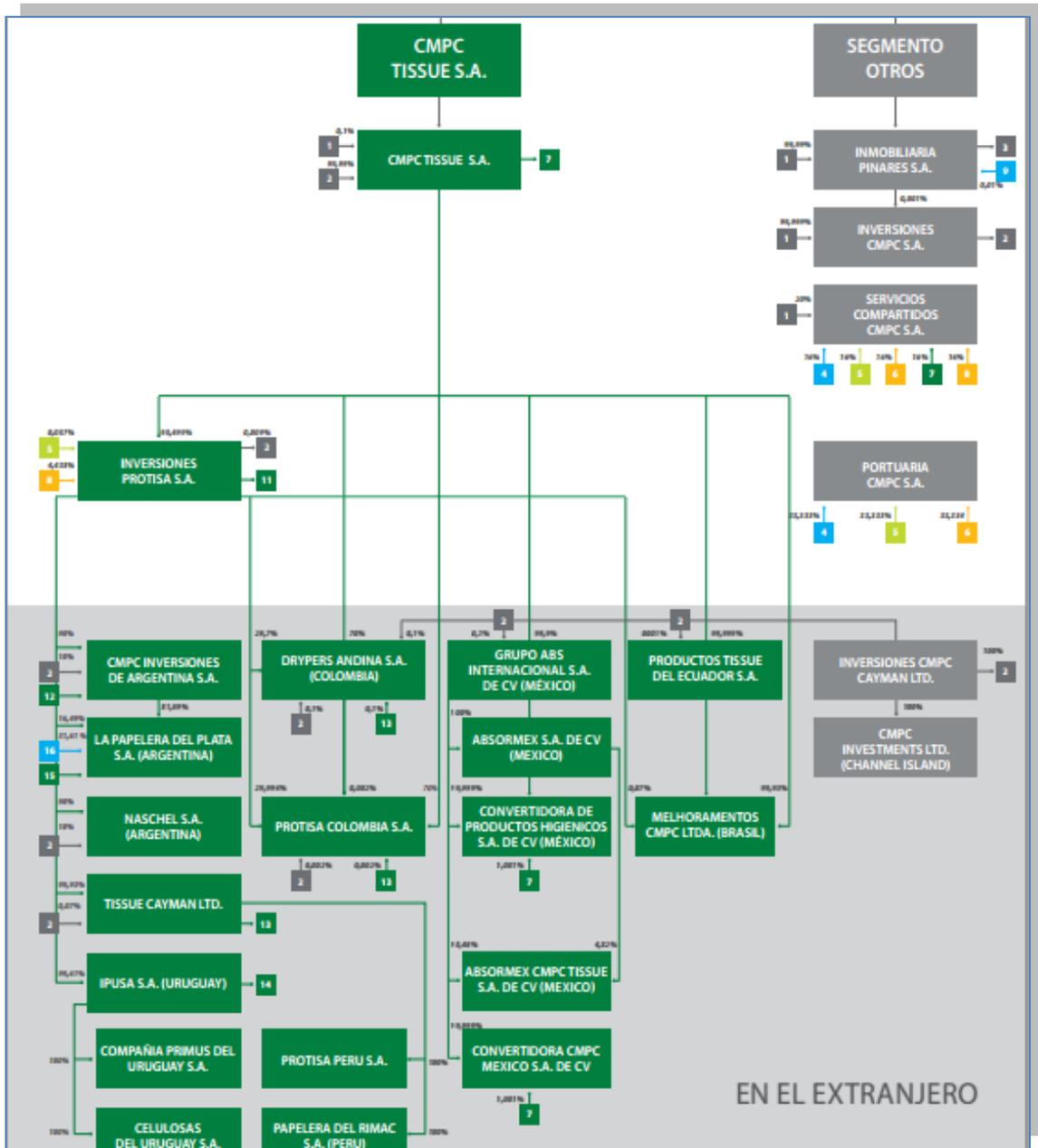
- **Tissue CMPC**: Unidad de negocio encargada de la fabricación de papeles higiénicos, toallas femeninas, servilletas, y pañales tanto para niños como para adultos.

-

Esta unidad de negocios cuenta con operaciones industriales en distintos países de Latinoamérica tales como; Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Perú y Uruguay. Algunas de las marcas más conocidas en el mercado local que posee la empresa son Elite, Confort y Nova.

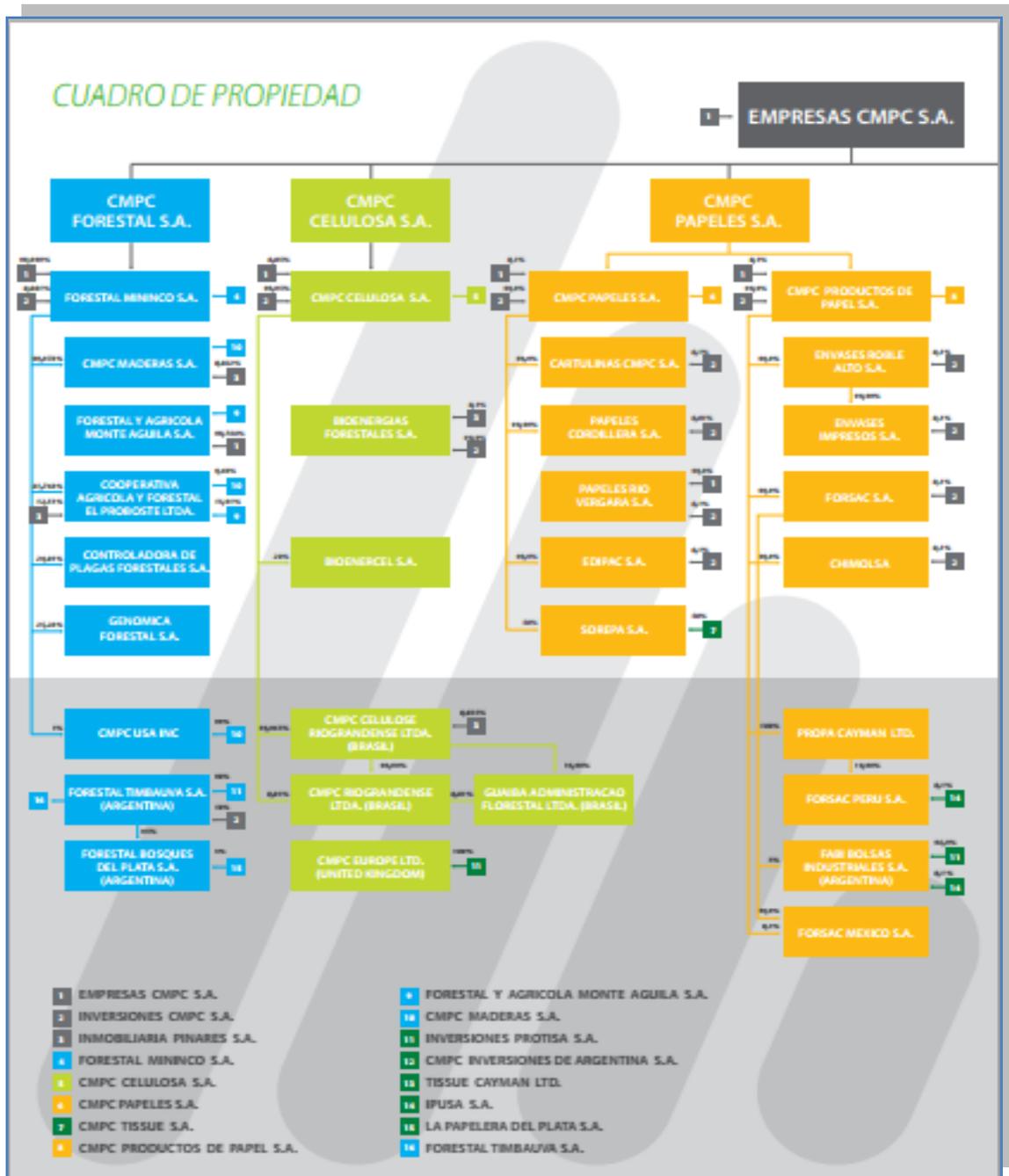
⁵ Papel Bond: Se refiere a un tipo de papel de calidad superior, ya que es suave, libre de pelusas y duradero, especial para proyectos profesionales.

Figura N°2: Organigrama general de las unidades de negocios de CMPC



Fuente: <http://Memoria-Financiera-CMPC-2013.pdf>

Figura N°3: Organigrama general de unidades de negocios de CMPC



Fuente: <http://Memoria-Financiera-CMPC-2013.pdf>

Además a través de una amplia red de colaboración con socios regionales CMPC marca presencia en Latinoamérica con oficinas distribuidas en 8 países.

Figura N°4: **Oficinas CMPC en Latinoamérica**



Fuente: Elaboración propia

Oficinas CMPC en Latinoamérica:

- Argentina: Buenos Aires
Colaboración: Forestal; 53 mil hectáreas de plantaciones, 2 plantas Tissue, 1 planta de sacos de papel.
- Brasil: Porto Alegre, Sao Paulo
Colaboración: Forestal; 120 mil hectáreas de plantaciones, 1 planta de celulosa, 2 plantas Tissue.
- Chile : Santiago, Valdivia, Chillan, Osorno
Colaboración: Forestal; 499 mil hectáreas de plantaciones, 3 plantas de aserraderos, 2 plantas de remano facturas, 1 planta plywood, 3 plantas de celulosa, 2 plantas Tissue, 2 plantas de cartulinas, 1 planta de papel para corrugar, 1 distribuidora de papel, 1 recuperadora de papel, 4 plantas de cartón corrugado, 1 planta de sacos de papel.
- Colombia: Área Metropolitana de Cali, Área Metropolitana de Bogotá
Colaboración: 2 plantas Tissue.
- Ecuador: Guayaquil, Quito
Colaboración: 1 planta Tissue.
- México: Monterrey
Colaboración: 3 plantas Tissue, 1 planta de sacos de papel.
- Perú: Lima
Colaboración: 1 planta Tissue, 1 planta de sacos de papel.

- Uruguay: Montevideo
Colaboración: 1 planta Tissue.

CMPC cuenta con un total de 16.693 trabajadores, en los países anteriormente mencionados.

Los productos elaborados y comercializados por CMPC tienen cobertura en 45 países alrededor del mundo.

Actualmente CMPC se constituye como una sociedad anónima abierta de capitales privados, de los cuales al 31 de diciembre del 2013 posee 2.375.000.000 millones de acciones con un número de accionistas de 27.623.

1.1.2 Misión⁶

La misión de CMPC es Producir y Comercializar, a partir de plantaciones desarrolladas por el hombre, madera, celulosa, papeles y productos tissue, de manera sostenible en el tiempo, con calidad superior y competitiva, que agregue valor a sus accionistas y clientes, y creando oportunidades de desarrollo para sus trabajadores y comunidades locales.

Para lograr este fin CMCP:

- Desarrolla sólidas relaciones comerciales con distintos tipos de clientes y forma globalizada, con una estructura sólida enfocada al cliente y dotada de una estructurada red de logística.

⁶ http://www.cmpc.cl/?page_id=3

- Aplica la idea de desarrollo sustentable, protegiendo al medio ambiente, pero a la vez contribuyendo al desarrollo económico de la región en donde operen sus distintas filiales.
- Integra a sus trabajadores, para poder lograr una fuerte identidad y compromiso con la empresa, con el fin de obtener un alto desempeño en sus distintos puestos de trabajo.
- Utiliza modernas tecnologías en sus procesos de producción, para lograr cumplir altos estándares de seguridad, y protección de medio ambiente.
- Cumple estrictamente las leyes en donde se ubiquen las distintas filiales de CMPC.
- Rechaza el trabajo infantil y forzado, además de cualquier tipo de discriminación.
- Posee una estructura basada en el cumplimiento de la palabra empeñada, de trabajo bien hecho y del esfuerzo personal⁷.

1.1.3 Visión⁸

CMPC conserva a lo largo de su historia una forma de hacer negocios, de la relación que existe entre trabajadores, clientes y accionistas resumidos en cinco valores:

- Respeto por las personas: En CMPC respetamos a todas las personas con las cuales trabajamos, como seres humanos sujetos de dignidad. En todas nuestras

⁷ http://www.cmpc.cl/?page_id=3

⁸ Memoria-Financiera-CMPC-2013.pdf

operaciones valoramos el buen trato, la franqueza, la lealtad, la confianza y la buena fe. Además cuidamos la integridad y salud de las personas.

- Lealtad al competir: CMPC valora la libre competencia como esencia de la economía de mercado ya que favorece el desarrollo de más y mejores productos y servicios, a menor precio para los consumidores.
- Cuidado del medio ambiente: La empresa valora el desarrollo sustentable, promoviendo el cuidado del medioambiente y de los recursos naturales para no afectar a las próximas generaciones. Todos quienes trabajan en CMPC están comprometidos con el medioambiente.
- Cumplimiento de estrictas normas legales: Respetan las regulaciones legales que rigen sus actividades. Todos los directivos, ejecutivos y colaboradores están comprometidos en el cumplimiento estricto de las legislaciones vigentes en todos los aspectos involucrados en el desarrollo de sus negocios.
- Consideración de las necesidades de los vecinos: Valoran construir una relación de colaboración y confianza con los vecinos, con el fin de maximizar los beneficios sociales de las operaciones realizadas por la empresa.

1.1.4 Historia

Empresa CMPC se caracteriza por poseer una marcada cultura organizacional, con la idea de lograr los objetivos planteados por cada uno de los actores que representan a esta empresa, esto se logra a través de la base al respeto y esfuerzo personal de cada una de las organizaciones y personas que conforman la empresa, que son compartidos por toda la organización desde su fundación en 1920.

Entre los hechos más relevantes de la historia de la empresa podemos mencionar:



1920: Se produce la fundación de CMPC, la cual produce papeles, cartones y celulosa en base a la paja de trigo en fábrica de Puente Alto, Santiago.



1938: Se inició la producción de papel periódico por parte de empresas CMPC.



1951: Se inician las operaciones de la fábrica de papel ubicada en la ciudad de Valdivia.



1959: Entra en operación la primera planta de celulosa en Chile ubicada en la región del Bio Bio, la cual en sus comienzos alcanzaba una capacidad de producción de 80.000 toneladas al año, producción que se dividía entre celulosa y papel.



1960: Se produce la primera exportación de celulosa de parte de CMPC a Sudamérica.



1990: Junto con la política que posee la empresa de sustentabilidad CMPC comienza el programa de plantación de eucalipto.



1991: Debido al crecimiento exponencial que sufre la empresa y el nivel de demanda que posee CMPC decide expandir su inversión fuera del país, adquiriendo la productora de pañales Química Estrella San Luis S.A ubicada en el país de Argentina.



1993: CMPC establece varios joint ventures⁹, para el desarrollo del mercado de pañales desechables y toallas femeninas en Chile, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay.



1995: CMPC adopta la estructura de negocios de holding dividiendo sus áreas de negocios en filiales, las cuales son madera, papel, celulosa y tissue, además de incorporar a Uruguay en la fabricación de productos tissue, con la compra de IPUSA.



1996: La empresa inicia sus operaciones en Lima, Perú con la instalación de planta tissue.

⁹ Joint Ventures: Acción de juntarse o asociarse dos o más empresas, para la consecución de un bien común en un negocio determinado.



2006: Empresas CMPC adquiere la empresa Absormex en México con lo cual comienza la producción de productos tissue en ese país.



2007: CMPC adquiere Drypers Andina, con esta adquisición la empresa comienza con sus operaciones en el país de Colombia con la comercialización de pañales infantiles.



2009: Se produce la expansión al país de Brasil con la adquisición de celulosa Aracruz y la compra de Melhoramentos papéis ubicada en la ciudad de Sao Paulo Brasil.

1.1.5 Organigrama

Actualmente la orgánica de CMPC está conformada por distintos cargos, los cuales desarrollan diversas funciones, que van desde la producción de materia prima y productos terminados hasta las funciones administrativas, que a diario colaboran de manera unificada para entregar productos de calidad a sus clientes y poder lograr los objetivos propuestos por la empresa. El número aproximado de personas que trabajan en CMPC es de 16.700.

A continuación se muestra el organigrama de empresas CMPC:

Figura N°5: **Organigrama CMPC S.A**



Fuente: Memoria-Financiera-CMPC-2013.pdf

La empresa se organiza en 3 grandes áreas tales como Gerencia de Finanzas, Gerencia de desarrollos de Ejecutivos, Secretaria General.

La Gerencia de Finanzas está encargada de las operaciones internacionales, enfocado en las importaciones de insumos y suministros para la producción, y exportación de productos terminados para su comercialización en el mercado global. En síntesis en este departamento, se gestionan las importaciones y exportaciones que se producen en CMPC.

La Gerencia de Desarrollo de Ejecutivos se enfoca en llevar a cabo la selección y contratación del personal de las distintas filiales que posee la empresa, además de llevar un monitoreo permanente de las condiciones de cada departamento para ver mejoras o beneficios que se puedan implementar dentro de la empresa.

La Secretaria General está encargada de los asuntos públicos de la empresa. En este sentido, se preocupa de las acciones que se llevan a cabo tanto fuera de la empresa, como de las que se generan dentro de la misma, desarrollándolas a través de fundación CMPC, que se encarga de llevar a cabo diversos programas de apoyo hacia los vecinos y, de esta manera, poder cumplir con el compromiso de responsabilidad social que posee la compañía.

1.1.6 Principales Políticas

Empresas CMPC se encuentra regida por la ley 18.046 la que regula las Sociedades Anónimas y el Mercado de Valores en Chile. La compañía se encuentra encabezada por un directorio el cual lo compone 7 miembros, estas personas son electas por el grupo de accionistas y permanecen en el cargo por 3 años. Este directorio se reúne mensualmente para evaluar el desarrollo económico y social. Todas las decisiones que se toman dentro del directorio son informadas a las instituciones fiscalizadoras, a la bolsa

de valores y a los distintos actores que componen la empresa como también a la población través de un comunicado público.

1.1.7 Cientes

Como se ha analizado hasta ahora CMPC es una empresa con una cartera de clientes es muy amplia, tanto en el área local como internacionalmente, brindando a cada uno de ellos un productos de calidad.

A continuación se señalan, algunos de los principales clientes que posee la empresa

Figura N°6: Principales clientes de CMPC



Fuente: Elaboración Propia

1.2 Descripción de las funciones realizadas

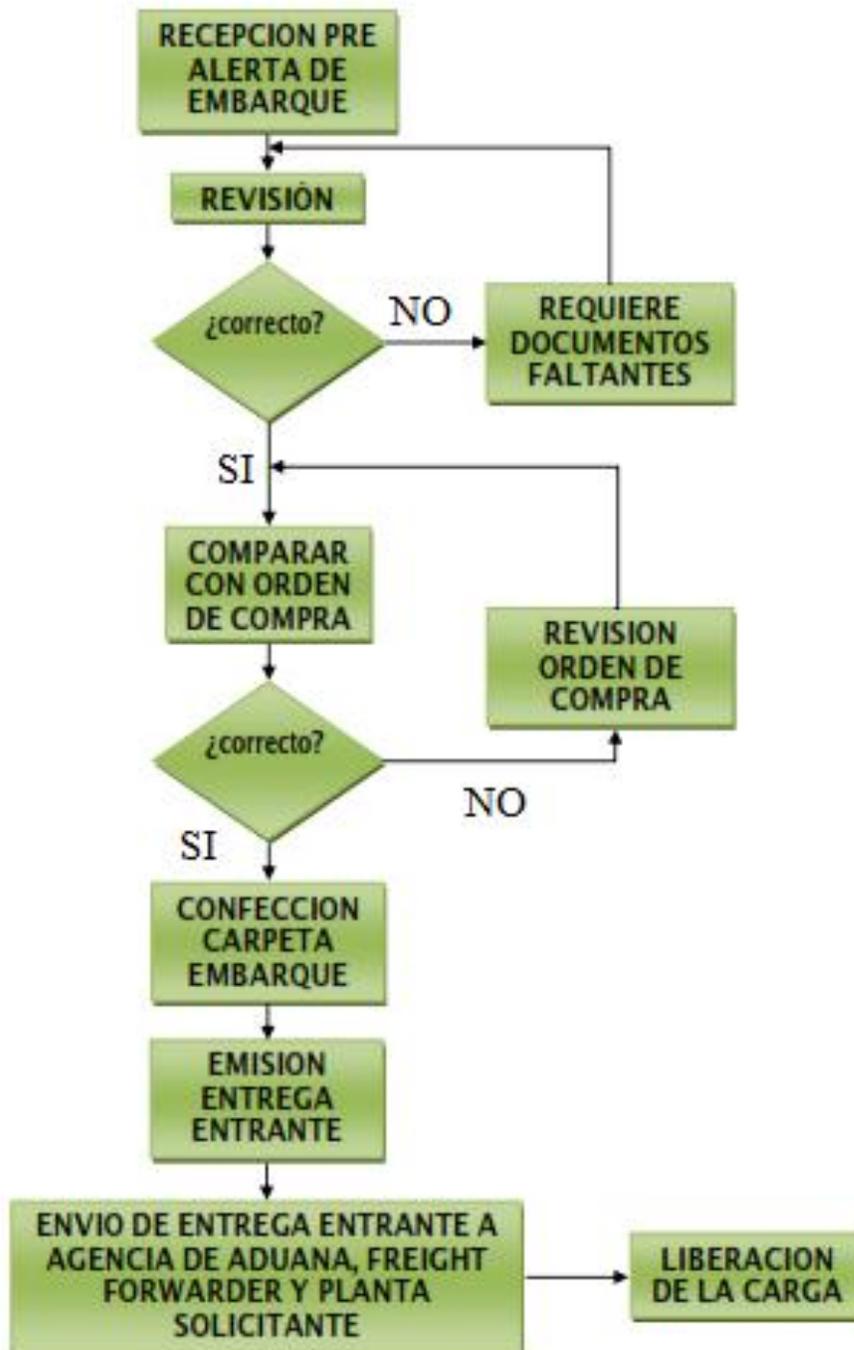
Durante el proceso de práctica profesional en CMPC S.A el autor pudo apreciar de manera clara y concisa la aplicación de conocimientos adquiridos durante los distintos semestres de carrera en la Universidad, asignándose al alumno la labor de *asistente de comercio exterior*.

Dentro de las funciones realizadas propiamente tal, las labores diarias comprendían el desarrollo de gestiones de desaduanamiento de importaciones para la producción y abastecimiento de la empresa. Ello requería de un contacto directo con compañías de transporte internacional, nacional y agencias de aduana, con el propósito de obtener las mercancías en las condiciones requeridas y de manera oportuna.

El proceso de desaduanamiento de las carga se realizaba para todo tipo de importación ya sea aérea, marítima o terrestre, comenzaba una vez que el embarcador emitía pre alerta de embarque hasta que la carga era depositada en la planta requerida.

Para la mejor comprensión del proceso de desaduanamiento de las cargas en CMPC se muestra a continuación un esquema de las diferentes tareas:

Figura N°7: Esquema del proceso de desaduanamiento



Fuente: Elaboración propia

1.2.1 Recepción del pre alerta de embarque

Una vez que la compañía de transporte embarca la carga importada, se notifica a la empresa como consignante proporcionando detalles de la operación. Junto con ello se envía copias de documentación de embarque tales como conocimiento de embarque (BL, AWB, CFR), facturas comerciales, lista de embarque, certificado de análisis, certificado de origen dependiendo de la operación. Todo este proceso de información se realiza a través de correspondencia electrónica (e-mail) con notificaciones estandarizadas de información donde se proporcionaban datos tales como:

- Proveedor : Nombre o razón social del exportador
- Consignee : Nombre o razón social del consignatario de la carga
- Final Vessel/flight : Motonave o vuelo en que la carga arriba a destino
- ETD : Fecha estimada de salida
- ETA : Fecha estimada de arribo
- BL/AWB : Número de documento de embarque
- Unidades : Descripción de volumen
- Peso cobrable : Peso en kilos de la carga
- Cantidad de bultos : Cantidad de bultos embarcados, piezas, cajas, pallets, etc.
- Volumen : Metros cúbicos
- Origen : Puerto o aeropuerto de carga
- Destino : Puerto o aeropuerto de descarga
- Modo de embarque : FCL/LCL, aéreo o marítimo

Para una mejor referencia en apartado de anexos se muestra ejemplo de pre alerta de embarque enviado por la compañía embarcadora a CMPC (Ver anexo 1).

1.2.2 Revisión de la documentación de embarque y comparación de orden de compra

Luego de recepcionar la información de la carga embarcada por el freight forwarder es necesario revisar en conformidad los documentos emitidos, esto se tiene que realizar comparando la orden de compra emitida al proveedor y al agente de la carga al momento de emitir el embarque. Los documentos e información a analizar son los siguientes:

- **Conocimiento de embarque (BL,AWB, CFR)¹⁰:**

Lo más esencial dentro de estos documentos es cerciorarse que se encuentre bien consignados, vale decir, que los datos de la razón social, RUT, y dirección correspondan a lo instruido. Otro punto importante a chequear son el commodity o carga embarcada y los pesos de la misma, puesto que ocasionalmente se generan embarques parciales de una orden de compra. Un aspecto fundamental al momento de recibir el conocimiento de embarque final es cerciorarse si se trata de documento original o con emisión en destino.

Cuando se trata de embarques aéreos la guía aérea original siempre arriba junto con la carga. En el caso de embarques terrestres el conocimiento de embarque siempre lo emite la empresa de transporte. Sin embargo, en el caso de embarques marítimos se puede presentar 2 situaciones diferentes; el BL se emite en origen y el proveedor es el encargado de enviárselo al consignatario a través de servicio courier, o el proveedor instruye emisión en destino y sería la compañía de transporte la encargada de emitirlo en destino.

¹⁰ BL: bill of lading, conocimiento de embarque, empleado en transporte marítimo.
AWB: air waybill, conocimiento de embarque, empleado en transporte aéreo, donde se ven reflejado todas las condiciones de embarque, instrucciones de la mercancía, etc.
CRT: Conocimiento de embarque terrestre, este documento se emplea en el transporte terrestre.

Finalmente y en el caso de embarques marítimos es necesario confirmar el puerto de descarga, ya que dependiendo de ello se determina la agencia de aduana que procede con la internación de la carga; por ejemplo en aquellas cargas que arriban en San Antonio y Talcahuano la documentación se emite a la Agencia de Aduana Hernán Tellería, y para aquellas que arriban en Valparaíso la documentación se emite a la agencia de aduanas Jorge Stephens.

En sección anexos es posible ver ejemplo gráfico de un BL o Bill of Lading.
(Ver anexo 2).

- **Factura comercial**

Dentro de este documento lo más importante es chequear en comparación con la orden de compra que la carga embarcada corresponde a lo instruido, tanto en términos de commodity como en cantidades.

Sección anexos dispone de un ejemplo de factura comercial (Ver anexo 3).

- **Lista de empaque o paking list**

La lista de embarque es un documento que permite conocer no solo la conformidad de lo embarcado en términos de kilos de la carga embarcada, sino que también permite advertir la forma en que el proveedor dispone y embarca la carga.

En Sección anexos es posible ver un ejemplo de lista de embarque (Ver anexo 4).

- **Certificado de origen:**

Si al momento de recibir el pre alerta de embarque no fuese incluido el certificado de origen de la carga y es pertinente que esté incluida dentro de los documentos, se procede a solicitar nuevamente al embarcador, de contar con esta copia la cual se solicita al proveedor en origen, y en el caso de mercancías provenientes de Estados Unidos se procedía a la emisión de un auto certificado (Ver Anexo N°5).

1.2.3 Confección de carpeta de embarque

Una vez que se revisa cada uno de estos documentos e información necesarios para el desaduanamiento se procede a individualizar la operación en una carpeta digital. Ésta tarea se realiza creando una carpeta virtual identificada por el número de orden de compra dentro de la carpeta correspondiente al proveedor a modo clasificación, dentro de ella se generan copias virtuales de documentos tales como documentación de embarque, documentación comercial y pre alerta de embarque.

1.2.4 Emisión de entrega entrante en sistema SAP¹¹

Al momento de tener todos estos documentos de manera clasificada se procede a ingresarlos a la plataforma SAP, este sistema permite mantener la información de la operación en línea de manera de permitir la trazabilidad de información con el resto de los departamentos y entidades pertinentes. De este modo por ejemplo, la planta que requiere la carga en cuestión puede ingresar a la plataforma y en tiempo real verificar la situación del pedido.

¹¹ SAP: Software que ayuda al proceso de negocio de una empresa y optimiza la gestión de la misma

La forma de ingresar la información a la plataforma SAP es a través de la emisión del documento denominado “Entrega Entrante”, cuya emisión se explica en los siguientes pasos:

1.2.4.1 Ingreso de la orden de compra

El primer paso es ingresar la orden de compra producida por la planta solicitante de alguna materia prima o de productos terminados que son recepcionados en su propia bodega. A continuación se presenta el cuadro de dialogo donde debe ingresarse el número de orden de compra para comenzar con la emisión de la entrega entrante:

Figura N°8: Creación de entrega entrante

The screenshot shows a SAP dialog box titled "Crear entrega entrante" under the "Pedidos de compras" menu. The dialog contains the following fields:

- Proveedor:** A text field with a yellow highlight and a selection icon.
- Pedido:** A text field containing the value "4800104109".
- Entrega:** A sub-dialog box containing:
 - Fecha de entrega:** A date and time field showing "13.01.2015" and "00:00".
 - Identificación ext.:** A long text input field.
 - Medio transp.:** Two text input fields.

Fuente: Empresas CMPC

Al momento de ingresar el número de orden en la plataforma SAP, se debe comparar lo que refleja en pantalla con lo que señala la factura comercial respectiva y de existir alguna diferencia entre las dos en lo relativo a cantidades, se procede a revisar la información a través del packing list. También es pertinente considerar si ha existido algún embarque parcial que se produjo anteriormente y así ingresar lo que se va a

desaduanar con la factura presente, si aún revisando los documentos existen diferencias entre la factura y lo que muestra SAP se debe enviar un correo al departamento de compras para que entren en contacto con el proveedor y poder dilucidar la inconsistencia de información.

De no existir incongruencias con la factura comercial, se verifican los montos y se procede a ingresar el peso total del pedido en kilos gramos y cantidades de bultos.

Como paso siguiente y tomando en cuenta lo señalado en el documento de embarque (ETD/ shipped on board) y la información transmitida a través del pre aleta de embarque (ETA), se estima la fecha de entrega de la carga a la planta solicitante (EM real). Esto se realiza verificando la fecha de llegada de la mercancía a puerto o aeropuerto, esta fecha se ingresa a SAP en un espacio el cual se denomina fecha de entrega, luego se debe de ingresar la fecha de entrega real que es la fecha que llega la mercadería a la planta. Estos días varían de acuerdo al medio de transporte ocupado, si el medio de transporte es marítimo la llegada a planta sería 10 días después de arribada en puerto de descarga y del mismo modo si el medio de transporte es aéreo la llegada a planta de la carga sería 5 días después de arribada en aeropuerto de destino.

Siguiendo con la creación de la entrega entrante se debe ingresar el medio de transporte principal de la operación, para ello existen 3 códigos dependiendo del medio de transporte, si fuese marítimo sería 1, aéreo 2 y terrestre 3. Para seguir con este proceso se debe ingresar el nombre de la nave o buque, placa patente del camión o número de vuelo, el cual aparece dentro del documento de embarque (B/L AWB o CFR).

FiguraN°9: Llenado de SAP

Entrega entrante Crear: Detalle cabecera

Proveedor 325450 CONNEXUS INDUSTRIES INC. / 27474 GLOUCESTER WAY / LANGLEY B

Gestión Comercio exterior/Aduana Transporte Descarga Entrada en stock Gestión

Sistema Fijar

Transporte Cierres Geografía Factura que acompaña la mercancía D...

Transporte

Modo transp.frontera	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 0	Marítimo	Modo transp./Pto.aduanas
ModoTransNacional	7	Terrestre	
Transporte llegada			
Medio transp.front.			
Container			

Fuente: Empresa CMPC

Posteriormente se debe ingresar el país de origen de donde procede la mercancía, luego se ingresa el puerto y aduana en la cual se desembarcará para poder internar al país la mercancía, una vez realizado lo anterior se ingresa el destino final de la mercancía después de la internación, vale decir, la planta solicitante. Para hacer una diferencia que permita dimensionar el volumen de carga el sistema discrimina a través de códigos, con un cero (0) identifica la carga LCL o suelta y con un número uno (1) la carga Full container o FCL.

Una vez ingresado estos datos el siguiente paso es indicar la ruta que seguirá la mercancía posterior a su internación, en éste sentido si la mercancía viene embarcada bajo servicio consolidado se le debe asignar la denominación BT (bodega de transito),

en caso contrario, si al momento de su internación se trata de un container full, se le asigna directamente el destino final de mercancía.

Dependiendo del puerto de descarga de la mercancía es la agencia de aduana que se designa para la internación de la mercancía al país. Si la mercancía llegase al puerto de Valparaíso o Talcahuano se le asigna al agente de aduana Stephens con el código número 27; en el caso de que la mercancía llegase al puerto de San Antonio se le asigna la agencia de aduana Tellería con el código número 8. Otra diferencia a destacar es la relativa al embarcador que realizó el transporte internacional de la carga, básicamente el movimiento de las cargas CMPC esta licitado a través de dos agentes de carga como lo son Geodis Wilson y Agiliy, la diferencia se establece a través de números correlativos para cada operación distintos para cada operador, código 400585 y 31533 respectivamente.

Figura N°10: Llenado de ruta

Entrega entrante Crear: Detalle cabecera

Contabilizar EM

Proveedor 325450 CONNEXUS INDUSTRIES INC. / 27474 GLOUCESTER WAY / LANGLEY BC V4W4A1

Gestión Comercio exterior/Aduana Transporte Descarga Entrada en stock Gestión Interlocutor Textos

Alcance vis. Interlocutores (todos)

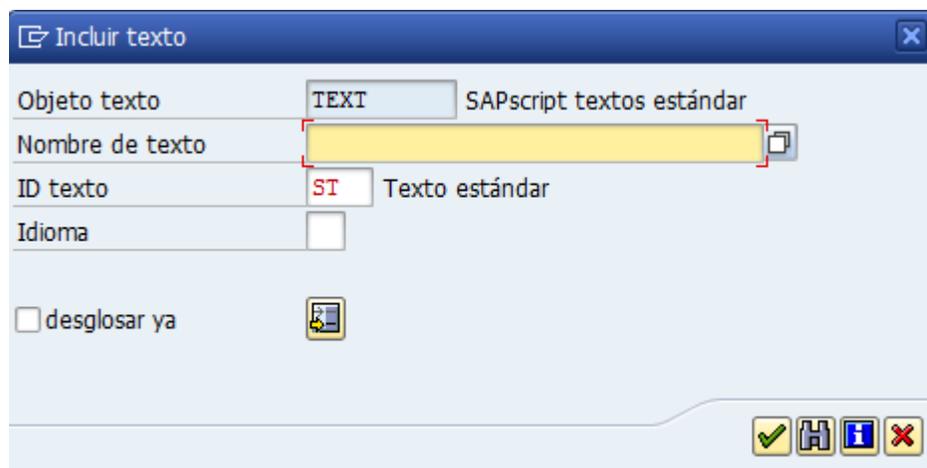
Func.interl.	Interl.	Nom.	Calle	Cód.pos...	Pob
Proveedor	825450	<input type="checkbox"/> NNEXUS INDUSTRIE...	27474 GLOUCESTER WAY	V4W4A1	LANGLEY
Transportista	31533	AGILITY CHILE	AV. ISIDORA GOYENCHEA ...		LAS CONDES

Fuente: Empresas CMPC

Como último paso en la confección de la entrega entrante se desarrolla la construcción del valor CIF de la operación, valor que servirá de base en el cálculo de pago de derechos e impuestos de internación de la mercancía y lo que también sirve como referencia absoluta al costo final de la operación. Para ello se utiliza como

referencias fundamentales el valor de la mercancía expresado en la factura comercial correspondiente, el valor del flete internacional pagado al agente de carga y el valor del seguro de transporte internacional de carga. Debido a que las operaciones generalmente se trabajan en monedas internacionales respectivas al origen de la carga, y respondiendo a que el cálculo de las operaciones de importación deben expresarse en dólares americanos la empresa establece un tipo de cambio con una duración mensual. En consecuencia cada vez que se realiza el cálculo de una operación en términos monetarios se debe trabajar con la transformación de la divisa extranjera a divisa nacional o CLP.

FiguraNº 11: **Construcción de valor CIF**



Fuente: Empresas CMPC

A grandes rasgos la construcción del valor CIF de una operación se lleva a cabo tras la sumatoria de los costos expresados en los siguientes documentos:

- Factura comercial
- Conocimiento de embarque
- Póliza de seguro

El cálculo del costo de una operación diferirá dependiendo del tipo de incoterm bajo el cual se negoció la compra de la mercancía, para ello se exponen tres ejemplos:

- Para una operación negociada bajo cláusula EXW la factura comercial sólo expresará el costo de la mercancía con embalaje dispuesto para su exportación, y dentro del conocimiento de embarque deberán expresarse todos aquellos costos de transporte y logísticas que implican el transporte de la mercancía desde las dependencias del proveedor en origen hasta el puerto de destino. En caso de haber contratado seguro de carga el costo se verá expresado en la póliza de seguro, en caso de no existir seguros comprometidos se aplica seguro teórico que corresponde al 2% de la sumatoria entre el costo (factura comercial) y flete (conocimiento de embarque).
- Cuando una operación es negociada bajo cláusula FOB la factura comercial exhibirá el costo de la mercancía más los costos logísticos necesarios para que la carga sea puesta en la borda del buque o transporte principal (origen), desde este punto los costos de transporte internacional hasta lugar de destino serán incluidos dentro del conocimiento de embarque. Respecto del seguro se comportará de la misma manera que se detallo en la situación anterior.

- Cuando la operación se negoció bajo cláusula CIF la factura comercial incluirá todos los costos de la operación hasta que la carga es puesta en lugar de destino (puerto o aeropuerto), esto incluye, costo de la mercancía, transporte y seguro.

En el espacio asignado al certificado de origen las mercancías procedían de distintas partes del mundo por consiguiente, dependiendo del país de origen de las mercancías se procede de distintas maneras en su documentación. Por ejemplo, si el país de origen fuese Estados Unidos el desglose que se escribe es auto certificado ya que de este país CMPC se preocupa de crear un auto certificado y adjuntarlo a los documentos finales, pero en caso contrario si procede de Europa se trata del certificado de origen de esa región que es el Euro 1 el cual viene adjunto a los documento entregados por el embarcador , y en el caso de China el certificado de origen se trata del Formulario F, estos certificados provienen con un numero asignado el cual se procede a ingresarlo . Después de ingresado todos estos datos se suman cada uno de los montos y así se llega a un valor CIF final el cual se presenta en SAP.

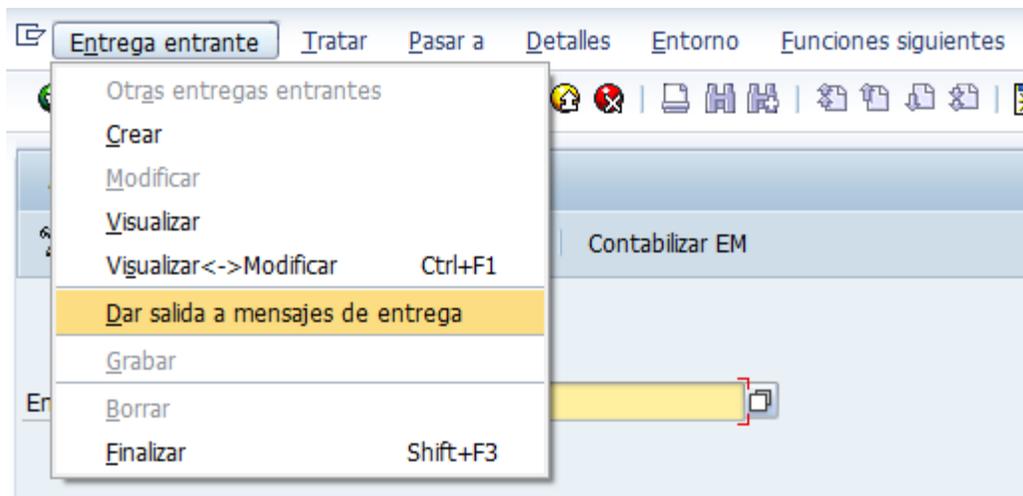
FiguraN°12: **Valor CIF calculado**

FACTURA PROVEEDOR;	123;	USD;	50000,00
B/L;	MSCHAM 2345;	USD;	5000,00
CERTIFICADO DE SEGURO;	1456;	USD;	5,00
LISTA DE EMPAQUE;	7856		
CERTIFICADO DE ORIGEN;	EUR1-879		
DECL. JURADA DE VALOR;	S/N		
TOTAL CIF;		USD;	55005,00

Fuente: Empresas CMPC

De esta forma se conforma la Entrega Entrante la cual posee toda la información necesaria tanto para la empresa como para la planta solicitante de la mercancía. Esta entrega finalmente es escaneada y adjunta a todos los documentos enviados por el embarcador para ser reenviada hacia ellos, hacia la agencia de aduana correspondiente y a la planta solicitante.

Figura N°13: **Impresión de entrega entrante**



Fuente: Empresas CMPC

En sección Anexos es posible ver un ejemplo de Entrega Entrante (Ver anexo N°5)

1.3 Razones que impulsan el tema a desarrollar

El tema a desarrollar en el presente informe “La importación de carga sobredimensionada como bien de capital”, se encuentra impulsado gracias a los procesos desarrollados en la práctica profesional.

Para una mejor comprensión, describen a continuación las razones que impulsan el tema a desarrollar.

- **Oportunidad de negocio**

A medida que se desarrolla la integración comercial a nivel global, se desencadenan distintas oportunidades de negocio, como tratados de libre comercio entre las naciones los que regulan las actividades comerciales entre las partes, de este modo da origen para aplicaciones de eliminación de gravámenes aduanero, estos hechos dan paso a un mercado más amplio y mayores oportunidades de desarrollo.

En este sentido, este tipo de operaciones representan una oportunidad de negocio para la empresa importadora, ya que estos tipos de bienes, al ser considerados como bienes de capital, están regulados bajo la regla 1¹² (disposición que posee la aduana), consideración que estipula, que al momento de importaciones de bienes de capital poseen un pago 0 de aranceles

¹² Ley N° 20.269 publicada en el Diario Oficial el 27.06.2008, fijó en 0% los derechos de aduana que deben pagarse por las mercancías procedentes del extranjero al ser importadas al país, que se califiquen como bienes de capital de conformidad con las disposiciones de la Ley N° 18.634.No obstante, permanecen los beneficios de pago diferidos y crédito fiscal que se estipulan en la ley 18.634. /<https://www.aduana.cl>

Para ser considerados los bienes como de capital, debe de estar regidos bajo la ley 18.634, que estipula y regula los bienes que son considerados como bienes de capital

- **Información sobre este tipo de carga**

A medida que se desarrolla el comercio internacional, comienzan a existir diferentes necesidades entre las partes por ende son distintas las mercancías exportadas e importadas, en este sentido existe la necesidad de informar sobre este tipo de importación de carga sobredimensionada¹³ y crear un manual para ello, ya que como vemos dentro de nuestra formación universitaria procesos de importación para distintos productos, existe la necesidad de estudiar este tipo de operaciones.

- **Necesidad de información**

A diferencia de otras actividades de comercio exterior, el desarrollo de un movimiento de carga sobredimensionada posee particularidades especiales, ya que este tipo de operaciones requieren la participación de distintos agentes que hacen posible el movimiento de estas mercancías. El complejo de participaciones comienzan desde el tipo de embalaje con el que se embarcan en el país de origen, hasta la llegada de la mercancía al puerto de desembarque el cual requiere de maquinaria y permisos de logística especiales que hacen que estos lleguen al consumidor final o cliente, todo este tipo de procesos incluyen distintos agentes que llevar a cabo el éxito de la operación.

¹³ Es aquella carga que excede los márgenes normales de los contenedores dificultando su manipulación y apilamiento en áreas de depósito. Para su manipulación requiere de accesorios y materiales especiales.

1.4 Objetivos

- **Objetivo General**

Proporcionar un documento técnico que sirva de orientación y referencia para las operaciones de importación de carga sobredimensionada, considerado como bien de capital.

- **Objetivos Secundarios**

Para alcanzar el objetivo principal de la investigación, se cuenta con distintos objetivos secundarios.

1. Definir el concepto de carga sobredimensionada.
2. Explicar el proceso de importación de carga sobredimensionada.
3. Definición de qué se trata un bien de capital, en este contexto.
4. Dar a conocer los niveles de importación de bienes de capital de Chile.
5. Dar a conocer las ventajas que poseen las mercancías al momento de ser acogidas a bien de capital para su importación.
6. Dar a conocer el tratamiento contable de los bienes de capital dentro de una empresa.
7. Dar a conocer un caso práctico que permita un mejor entendimiento de una importación de carga sobredimensionada acogida como bien de capital.

1.5 Metodología

El presente informe posee un desarrollo a través de diferentes metodologías de investigación.

En el primer capítulo se utilizara la metodología descriptiva, debido a que darán los detalles más relevantes de la práctica profesional, tales como información de la empresa en donde se desarrolló la práctica profesional y las funciones realizadas en el tiempo de práctica.

En el segundo capítulo se continúa con la metodología descriptiva, debido a que se desarrollara el tema planteado, se describirán conceptos y se dará a conocer información útil para la importación de carga sobredimensionada como bien de capital.

En el último capítulo se utiliza una metodología práctica, donde se presentara un caso práctico de importación de carga sobredimensionada como bien de capital, con esto se espera permitir una mejor comprensión de los pasos y términos desarrollados en la investigación.

1.6 Marco Teórico

A continuación se abordaran temas que permiten una mejor comprensión de la temática que se abordara como tema central “Manual de importación de carga sobredimensionada como bien de capital”. El objetivo de este apartado es proporcionar definiciones preliminares que ayuden a fortalecer una base teórica y práctica

COMERCIO INTERNACIONAL

Para entender de mejor manera qué es el comercio internacional, se comenzará definiendo qué es el comercio. Se puede definir como toda operación mercantil, en que dos personas o empresas compran y venden productos para lograr un beneficio mutuo. Este beneficio se logra a través de un proceso de negociaciones entre las partes.

El comercio internacional alude a los movimientos que tienen los bienes y servicios a través de los distintos países, ya sea entre personas naturales o jurídicas. Para llevar a cabo esta acción es necesario contar con economías abiertas que requieran algún nivel de integración, que permita el flujo de mercancías.

Esta operación se realiza utilizando divisas que quedas estipuladas entre los agentes involucrados en este intercambio y el gobierno de origen de cada uno de ellos. Al realizar este tipo de operaciones los países involucrados se benefician mutuamente, al proporcionar nuevos y mejores productos en las economías locales.

El comercio internacional es regulado por normas, acuerdos y tratados entre los países para simplificar el intercambio internacional. En este sentido existen distintos niveles o procesos en el intercambio internacional.

1. Acuerdo Preferencial: Es la etapa más simple de integración económica. Se caracteriza en asegurar de preferencias arancelarias, sólo a los países miembros, lo que significa que las tarifas entre estos países son inferiores que con países que no participen de dicho acuerdo.

Un ejemplo de este tipo de integración, fue el creado en la década del sesenta denominado Asociación Latinoamericana de Libre Comercio que integraba a los países miembros como Brasil, Argentina, Chile, Uruguay, México, Perú y Paraguay.

2. Área de Libre Comercio: Esta es la etapa superior al Acuerdo Preferencial, en que dos o más países deciden eliminar progresivamente las restricciones tarifarias y no tarifarias¹⁴. Este tipo de integración elimina los niveles arancelarios o no arancelarios propios de cada país, además de los impuestos para países terceros no miembros.

Un ejemplo de este tipo de integración son: la Asociación Europea de Libre Cambio (EFTA)

3. Unión Aduanera: Esta unión aduanera se produce cuando un Área de Libre Comercio establece un arancel exterior común¹⁵. Este tipo de integración requiere un alto nivel de negociación, ya que cada país miembro verá modificada su estructura productiva, debido a que los aranceles se aplicarán en conjunto a países no miembros. Así, los productos que provengan del exterior están sujetos a una misma imposición, independiente de la frontera por la cual penetren. Los

¹⁴ Restricciones no tarifarias, se refiere a regulaciones o leyes que no están en forma habitual en el arancel, como por ejemplo restricción en licencias, derechos compensatorios, etc.

¹⁵ Está basado en la Nomenclatura Común del MERCOSUR y define mediante una alícuota aplicable a cada ítem arancelario (8 dígitos).

controles fronterizos desaparecen para los productos, pero permanecen las barreras que impiden la circulación de las personas.

Un ejemplo de este tipo de integración es la Unión Aduanera de África Austral¹⁶

4. Mercado Común: Este tipo de integración no sólo prevé la libre circulación de mercancías en el interior de los países miembros, también integra la libre circulación de personas, servicios y capitales. Esto quiere decir que elimina barreras de los factores productivos entre los países, es decir, de los trabajadores y de capital. En este sentido los países miembros adoptan una política comercial común. La libre circulación de trabajadores permite una igualdad de condiciones al momento de contratar, además de reconocer las titulaciones profesionales.

Un ejemplo de Mercado Común es el Mercosur¹⁷ en Sudamérica.

5. Unión Económica y Monetaria: Se unifican y amortizan las legislaciones nacionales e instituciones que incidan directa o indirectamente el sistema económico. También requiere la coordinación en materia tributaria y fiscal de los países miembros. Este tipo de integración significa la implementación de relaciones de cambios fijos en tema monetario, con la intención de que los países miembros no modifiquen unilateralmente las condiciones de cambio alterando el valor de sus monedas. En este sentido cada país miembro se somete a un sistema monetario único y cada país se somete a disciplinas para mantener los tipos de cambio dentro de los márgenes autorizados.

¹⁶ Consiste en una Unión Aduanera que aglutina 5 países de África Austral, los cuales son: Botsuana, Lesoto, Namibia, Sudáfrica, y Suazilandia. Establecen un arancel externo común y arancel común de impuesto especial en esta zona Aduanera común.(www.embajadasudrafica.org.ar).

¹⁷ Mercado Común de América del Sur, representa una unión sub regional, compuesta por países sudamericanos, que incluye a Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay.

La integración económica y monetaria, requiere del establecimiento de normas de regulación, que implica la aparición de una autoridad supranacional, en este sentido cualquier decisión ya sea de productividad o la corrección de un desequilibrio regional deberá ser autorizado por esta autoridad.

Un ejemplo de este tipo de integración es la Unión Europea¹⁸

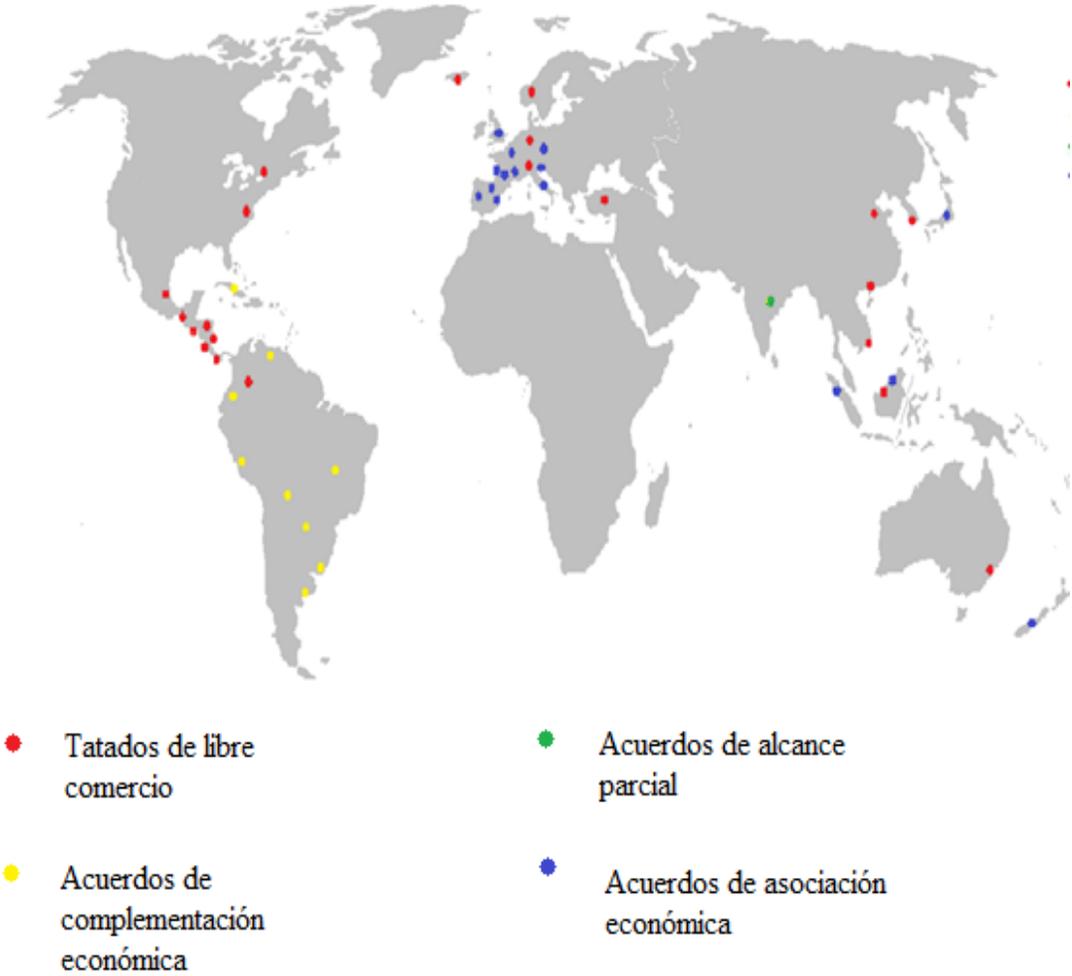
INTEGRACIÓN COMERCIAL EN CHILE

Desde el punto de vista nacional, en un principio se advertía la apertura comercial a través de la reducción unilateral de aranceles y eliminación de barreras para-arancelarias. Con el paso de los años Chile ha generado un afán de inserción de comercio abierto al mundo, por ende los aranceles fueron bajando cada vez más en el tiempo. Este afán indujo a llevar a cabo una serie de tratados y acuerdos, que inicialmente se realizaban de manera bilateral con países de la región, para luego extender estos acuerdos a las principales potencias económicas del mundo.

En la actualidad Chile posee 24 acuerdos comerciales vigentes con 62 economías, convirtiendo a Chile en uno de los países más abiertos al mundo en materia de economía.

¹⁸ Asociación económica y política Europea, compuesta por 28 países miembros.

Figura N°14: Acuerdos comerciales vigentes de Chile



Fuente: Elaboración Propia

- Tratado de libre comercio¹⁹ con Australia
- Tratado de libre comercio con Canadá
- Tratado de libre comercio con China
- Tratado de libre comercio con Colombia
- Tratado de libre comercio con Corea del Sur
- Tratado de libre comercio con EFTA²⁰
- Tratado de libre comercio con Estado Unidos
- Tratado de libre comercio con Hong Kong
- Tratado de libre comercio con Malasia
- Tratado de libre comercio con México
- Tratado de libre comercio con Panamá
- Tratado de libre comercio con Turquía
- Tratado de libre comercio con Centro américa
- Tratado de libre comercio con Vietnam

- Acuerdo de complementación económica²¹ con Cuba
- Acuerdo de complementación económica con Ecuador
- Acuerdo de complementación económica con Mercosur
- Acuerdo de complementación económica con Perú
- Acuerdo de complementación económica con Venezuela
- Acuerdo de complementación económica con Bolivia

¹⁹Acuerdo comercial vinculante, que suscriben dos o más países, para obtener preferencias arancelarias mutuas, y reducir las barreras no arancelarias.

²⁰Asociación Europea de Libre Comercio

²¹ Denominación utilizada por los países Latinoamericanos en los acuerdos bilaterales que contraen entre sí, para abrir recíprocamente sus mercados de bienes. (www.Direcon.gob.cl).

- Acuerdo de alcance parcial²² con India
- Acuerdo de asociación económica²³ con Japón
- Acuerdo de asociación económica con P4²⁴
- Acuerdo de asociación económica con Unión Europea

CARGA Y MERCANCIA

Para entender de mejor manera el tema a desarrollar, se definirán los conceptos de carga y mercancía.

- **CARGA**

Cuando se habla de carga existen distintos conceptos tanto físicos como científicos, para la finalidad de este documento se define como la acción o el efecto de cargar una cosa de peso sobre otra, la cual es transportada en hombros, al lomo o a través de cualquier tipo de vehículo²⁵. En ese sentido existen distintos tipos de cargas en el comercio exterior que a continuación se desarrollarán.

- **Carga General:** Es aquella que se puede presentar en un estado sólido, líquido o gaseoso y que se puede tratar como unidad. Para que las mercancías puedan ser consideradas como carga general debe de cumplir con ciertos requisitos; no representar un riesgo para la salud, no atentar contra la seguridad del medio ambiente y no contar con un tiempo de vida definido.

²²Acuerdo comercial básico, que incluye solo materia arancelaria para un grupo de bienes. (www.Direcon.gob.cl).

²³Acuerdos de comercio y desarrollo firmado entre la Unión Europea, los países de África, el Caribe y el Pacífico. Destinado a facilitar la integración comercial de estos países a la economía mundial a través de la liberación comercial gradual de aranceles.

²⁴Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica. Conformado por los países de: Nueva Zelanda, Singapur, Brunei Darussalam y Chile

²⁵<http://buscon.rae.es/>

- 1 Carga General Fraccionada: Consiste en bienes sueltos o individuales como paquetes o cajas.
- 2 Carga General Unitarizada: Consiste en artículos agrupados en unidades, las cuales pueden estar sobrepuestas en pallets o contenedores.

Según la naturaleza de la carga, se puede clasificar en carga peligrosa, frágil o perecedera.

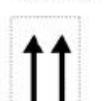
- **Carga Peligrosa:** Se trata de aquella carga que de no tener una manipulación y tratamiento adecuado, puede poner en peligro la vida humana y a las personas que rodean la carga. Dependiendo de la peligrosidad de la carga la Organización de las Naciones Unidas la clasifica en nueve tipos:

- 1 Explosivos
- 2 Gases
- 3 Líquidos Inflamables
- 4 Solido Inflamable
- 5 Sustancias Comburentes y peróxidos orgánicos
- 6 Sustancias tóxicas e infecciosas
- 7 Material radioactivo
- 8 Sustancias corrosivas
- 9 Sustancias y objetos peligrosos varios

Las etiquetas para diferenciar estos tipos de cargas son las siguientes:

Figura N°15: Etiquetas de cargas peligrosas

ETIQUETAS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS – BULTOS, VAGONES Y VEHÍCULOS

					
Etiqueta 1 Explosivos de las Divisiones de Peligro 1.1, 1.2 y 1.3			Etiqueta 1.4 Explosivo	Etiqueta 1.5 Explosivo	Etiqueta 1.6 Explosivo
					
Etiqueta 2.1 Botellas de butano /propano: Fondo que contraste		Etiqueta 2.1 Gas inflamable	Etiqueta 2.2 Gas no inflamable, no tóxico		Etiqueta 2.3 Gas tóxico
					
Etiqueta 3 Líquido inflamable		Etiqueta 4.1 Sólido inflamable autorreactiva y explosiva desensibilizada sólida	Etiqueta 4.2 Inflamación espontánea	Etiqueta 4.3 Con el agua desprende gas inflamable	
					
Etiqueta 5.1 Comburente	Etiqueta 5.2 - 2005 Peróxido orgánico	Etiqueta 5.2 - 2007 Peróxido orgánico		Etiqueta 6.1 Tóxico	Etiqueta 6.2 Infeccioso
					
Etiqueta 7A Radiactivo	Etiqueta 7B Radiactivo	Etiqueta 7C Radiactivo	Etiqueta 7E Fisionable	Etiqueta 7D Radiactivo vehículo	Etiqueta 8 Corrosivo
					
Etiqueta 9 Otros peligros	Bulto exento Carga general	Orientación del bulto	SOBREEMBALAJE OVERPACK Sobreembalaje que contiene mercancías peligrosas	Marca para las mercancías transportadas en caliente	PELIGRO ESTE DISPOSITIVO ESTÁ BAJO FUMIGACIÓN CON: (nombre del fumigante*) DESDE (fecha*) (hora*) UN 3359 unidad sometida a fumigación
		 Paneles naranja (30 X 40 ó 12 X 30 cm.)			
Etiqueta 13 Maniobras ferrocarril - manipular con precaución	Etiqueta 15 Maniobras ferrocarril - prohibida la clasificación por lanzamiento o por gravedad	Vagones cisterna destinados al transporte de los gases licuados, licuados refrigerados o disueltos (30cm.)			

Fuente: <http://www.mundotrans.net>

- **Carga Frágil:** Este tipo de carga requiere un cuidado especial, todo el proceso del transporte debe ser con extremo cuidado desde su manipuleo hasta su traslado. Para ello, debe contar con protección, amortiguación y embalaje idóneo al tipo de carga.
- **Carga Perecedera:** Existen ciertos tipos de productos, en especial los alimentos, que a medida que transcurre el tiempo sufren una degradación de su estructura física y microbiológicas. En la mayoría de los casos estos tipos de carga requieren ciertos medios de conservación, tales como la temperatura, para preservar el color, sabor, textura, etc. del producto, todo aquello para conservar el producto y pueda ser consumido.

- **MERCANCÍA**

El concepto de mercancía se puede definir, como todos los bienes corporales muebles, sin excepción alguna, que están destinados a satisfacer necesidades. Las mercancías en si son fungibles, esto quiere decir que independiente de lugar geográfico en que se encuentren son todos prácticamente iguales, por lo tanto su oferta y demanda son parte de un mercado universal.

En la crítica económica de Karl Marx²⁶, la mercancía es todo aquello que fue y es producido por el trabajo humano. A medida que pasaba el tiempo y la sociedad evolucionaba, las personas se dieron cuenta que podrían intercambiar los bienes por ellos producidos, por aquellos bienes que necesitaban con otras personas. Desde esa época los bienes se convirtieron en “mercancías”, según lo planteado por la teoría de Marx, entendidos como aquellos objetos que se ofertan y que son intercambiados en un mercado. Para que pueda existir este mercado, es necesario que las mercancías tengan un valor de cambio, y que pueda ser expresado como dinero.

²⁶ Crítica económica de Karl Marx, Contribución a la crítica de la Economía Política

https://www.pensaryhacer.files.wordpress.com/2008/06/contribucion_a_la_critica_de_l_a_economia_politica.pdf

IMPORTACIÓN

La importación consiste en el ingreso legal de la mercancía desde el país de origen al país destino, esto se debe al nivel de consumo de cada país.

La demanda de productos de un país otorga oportunidades de negocios para otros países. La decisión de importar surge de la necesidad del país importador, ya que posee escasez de producción para satisfacer la demanda de sus habitantes, en ese sentido importar esos productos es más rentable que producirlos internamente, no sólo las empresas pueden iniciar el proceso de importación, también lo pueden hacer las pymes y las personas naturales.

Importar es la internación de cualquier tipo de bienes o servicios que provienen desde el extranjero, este proceso tiene como fin principal su uso comercial, ya que se busca comprar en el extranjero para vender en el comercio local. Para poder importar existen distintos requerimientos los cuales se abordarán a continuación.

- Se puede importar cualquier tipo de mercancías, exceptuando aquellas que se encuentren prohibidas por ley.
- Existen ocasiones en donde la mercancía debe obtener la autorización de parte del respectivo organismo fiscalizador, según sea la naturaleza de la mercancía, como se muestra en la siguiente figura.

Figura N°16: Mercancías y organismos fiscalizadores

MERCANCÍA	ORGANISMO
Armas de fuego, municiones, explosivos y sustancias químicas, inflamables y asfixiantes	Dirección General de Movilización Nacional (www.dgmn.cl)
Material escrito o audiovisual relativo a las artes marciales destinado a la enseñanza, sin limitación alguna, cualquiera que sea la persona, establecimiento o entidad que efectúe la operación.	Dirección General de Movilización Nacional (www.dgmn.cl)
Alcoholes, bebidas alcohólicas y vinagres	Servicio Agrícola y Ganadero (www.sag.gob.cl)
Productos vegetales y mercancías que tengan el carácter de peligrosas para los vegetales.	Servicio Agrícola y Ganadero (www.sag.gob.cl)
Animales, productos, subproductos y despojos de origen animal o vegetal.	Servicio Agrícola y Ganadero (www.sag.gob.cl)
Fertilizantes y pesticidas	Servicio Agrícola y Ganadero (www.sag.gob.cl)
Productos o subproductos alimenticios de origen animal o vegetal.	Servicio Agrícola y Ganadero (www.sag.gob.cl)
Productos alimenticios de cualquier tipo	Servicio de Salud
Productos farmacéuticos o alimenticios de uso médico y/o cosmético	Servicio de Salud
Estupefacientes y sustancias psicotrópicas que causen dependencia.	Servicio de Salud
Sustancias tóxicas o peligrosas para la salud.	Control Alimentos
Elementos o materiales fértiles, fisionables o radioactivos, sustancias radioactivas, equipos o instrumentos que generan radiaciones ionizantes	Comisión Chilena de Energía Nuclear (www.cchen.cl)
Recursos hidrobiológicos, cualquiera sea su estado de desarrollo, incluidas las especies de carácter ornamental	Subsecretaría de Pesca (www.subpesca.cl)
Productos pesqueros	Subsecretaría de Pesca (www.subpesca.cl)
Equipos de radiocomunicaciones. Requieren autorización previa de uso de banda de transmisión	Subsecretaría de Telecomunicaciones (www.subtel.cl)
Restos humanos o cenizas de incineración de los mismos	Ministerio de Salud, Hospital San Juan de Dios
Desperdicios y desechos de pilas, baterías y acumuladores; desechos de cinc, de plomo, de antimonio, berilio, cadmio, cromo, de productos farmacéuticos, de disolventes orgánicos.	Ministerio de Salud (www.minsal.cl)
Especies de fauna y flora silvestres protegidas por el Convenio CITES	Autoridad definida de acuerdo al artículo IX de la Convención (www.cites.org)
La importación de cementos susceptibles de ser empleados en la confección de elementos de resistencia de obras públicas y edificios.	Previo a su desaduanamiento deben presentar Certificado de Calidad, emitido por un Laboratorio de Control Técnico de Calidad de Construcción, inscrito en el Registro oficial de Laboratorios de Control Técnico de Calidad de Construcción del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Fuente: <https://www.aduana.cl>

Como se ha explicado anteriormente, existen distintas mercancías las cuales no está permitido importar por impedimento legal, entre las que a modo de ejemplo se pueden mencionar:

- Vehículos usados.
- Neumáticos usados y recauchados.
- Asbesto de cualquier forma.
- Pornografía.
- Desechos industriales tóxicos.
- Mercancía que sea peligrosa para los animales o para la salud del ser humano.
- Entre otras.

Al momento de importar, como primer paso, se recomienda hacer un estudio de mercado, a fin de que este proceso pueda ser rentable para la persona o institución que la llevará a cabo.

Entre los trámites que se deben realizar para poder importar están:

- Al iniciar se debe contactar una agencia de aduana a fin de que se completen todos los pasos propios de un proceso de importación. Este agente es un funcionario de aduana autorizado y facultado para facilitar y encausar legalmente el proceso de importación de un producto.
- Una importación se materializa con la presentación del documento respectivo (DIN)²⁷ en la aduana a través del agente de aduana.

Para legalizar el proceso se deben pagar los derechos que devenga la importación, los que contemplan fundamentalmente: derecho ad valorem 6% sobre valor CIF (Costo+

²⁷ Declaración de Ingreso.

Seguro + Flete) de la mercancía, y pago de IVA 19% sobre valor CIF, más el derecho ad Valorem. Impuestos que se calculan en base al valor total de la factura que es emitida por el exportador. De acuerdo al valor expresado en la factura comercial la ley señala que; para mercancías sin carácter comercial, con un valor hasta US\$ 1500 FOB, y para aquellas mercancías con carácter comercial con un valor hasta US\$ 1000 FOB, se puede realizar personalmente la importación en una forma simple a través de la aduana, sin necesidad de contratar los servicios de un agente de aduanas. Si el valor de la mercancía supera el valor de US\$1000 FOB, se debe importar por intermedio de un agente de aduana, para su despacho y desaduanamiento

En ese caso el importador debe presentar los siguientes documentos:

- Presentar el conocimiento de embarque correspondiente al medio de transporte utilizado.
- Factura comercial de la mercancía
- Poder notarial para el consignatario de la mercancía para ser despachado
- Vistos buenos o Certificados que procedan

Los documentos a presentar por el agente al servicio nacional de aduanas, en este caso de importaciones son los siguientes.

- Conocimiento de embarque según el medio de transporte utilizado, de modo que acredite el dominio de la mercancía por parte del consignatario.
- Factura comercial original, para acreditar la compra y venta de la misma.
- Declaración jurada del importador. Este formulario lo entrega el agente de aduana.
- Certificado de origen de la mercancía. Documento requerido por si la mercancía se acoge a una preferencia arancelaria.
- Paking list (documento que especifica el contenido de cada bulto)

- Certificado de seguro contratado
- Permisos o certificado en el caso de que así proceda. Ejemplos: permisos de Servicio Agrícola y Ganadero, Servicio de Salud, Subsecretaria de pesca, etc.
- Declaración de ingreso. de la mercancía (DIN).

CONCEPTOS DE BIEN Y BIEN DE CAPITAL

Para explicar de mejor manera de qué trata un bien de capital, se debe definir qué es un bien. Se entiende como un bien a cualquier cosa tangible o intangible, que satisfaga directa o indirectamente las necesidades individuales o comunitarias de las personas. En ese sentido la necesidad surge de la sensación del ser humano de la falta de algo, lo que genera que el ser humano busque la forma de satisfacer esa carencia. De esa manera, se pueden distinguir dos tipos de necesidades: las básicas y las secundarias o sociales:

- Las necesidades básicas de cada individuo, son aquellas inherentes a la supervivencia de cada ser humano, tales como: alimentarse, protegerse de la inclemencia, la necesidad de sobrevivir, etc.
- Las necesidades secundarias o sociales, son subjetivas de cada individuo, las que dependen de las necesidades propias de cada uno, de cómo y con qué el individuo se siente feliz, por ende está directamente relacionada con el ambiente social en el cual se encuentre la persona, estos tipos de necesidades cambian constantemente dependiendo del entorno cultural del que se rodee, entre los ejemplos se pueden mencionar los años de edad, de la estación del año, del poder adquisitivo de cada uno, etc. En consecuencia, los bienes al ser considerado como un satisfactor de necesidad, son muy susceptibles de poseer valor económico dentro de la sociedad.

No obstante hay que distinguir las aristas de este concepto.

a) según su disponibilidad, se pueden distinguir dos tipos de bienes:

- Bienes económicos: Estos tipos de bienes no se encuentran libremente, sólo se pueden obtener en el mercado oferente, son propiedad de una empresa, persona u

organización, los individuos buscan y están dispuestos a desembolsar dinero por ellos, ya que se considera que se puede obtener un beneficio a través de éste.

Ejemplo de estos tipos de bienes son los electrodomésticos, automóviles, etc.

- Bienes libres: Estos tipos de bienes son abundante en cantidad se encuentran libremente y al alcance de todos, estos tipos de bienes son necesarios para satisfacer necesidades de todos los individuos entre aquellos se pueden nombrar el aire, la luz solar, los ríos, los manantiales, etc.

b) De acuerdo a la función económica que cumplen se pueden clasificar en:

- Bienes de Capital: Los bienes de capital normalmente tratan de equipos pesados (maquinaria pesada, generadores, calderas, vehículos) los que requieren una gran inversión y se compran para ser utilizados durante varios años. Por disposición de la Aduana estos bienes para ser considerados de capital debe tener una vida útil mayor a 3 años. Estos bienes de capital se utilizan indirectamente para la producción de otros bienes de consumos o de inversión, tales como acondicionamiento, selección, y la creación de productos terminados.
- Bienes de consumo: Como bienes de consumo se pueden definir, aquellos bienes que satisfacen directa o indirectamente las necesidades de las personas, estos bienes de consumos se pueden clasificar en; duraderos. Son aquellos que se producen para tener una vida de tres años o más, como por ejemplo los automóviles. Además de ellos existen los bienes de consumos normales. Se explica cuando existe un aumento en la renta de un consumidor, la demanda del consumidor hacia los bienes también aumenta, son directamente proporcional uno de otro. Ejemplo de estos bienes son los vehículos para el transporte público.

- Bienes complementarios: Se trata de aquellos bienes que en su conjunto satisfacen las necesidades. El uso de estos tipos de bienes están directamente relacionados, entre los cuales se pueden mencionar el automóvil y la gasolina, el gas y la cocina, el pan y la mantequilla, etc.
- Bienes sustitutos: Se trata de aquellos bienes que pueden ser reemplazados para satisfacer la misma necesidad, en este sentido estos tipos de bienes son bienes competitivos, porque son sustitutos el uno del otro. Dos o más bienes pueden ser sustitutos si a consecuencia del alza del precio de uno de ellos origina un aumento en el consumo de otro. Ejemplo de estos bienes serían las bebidas y los jugos.

c) De acuerdo a la posibilidad de ser o no transportados. Se pueden diferenciar en:

- Bienes muebles: Se considera bienes muebles a elementos de la naturaleza que tienen la facultad de desplazarse de forma inmediata de un lugar a otro. Este movimiento puede ser propio, por fuerza interna o a través de fuerza externa. Se considera mueble a partes sólidas separadas del suelo. Ejemplo de bien mueble se considera el mobiliario de oficina.
- Bienes Inmuebles: Se considera bienes inmuebles a aquellos elementos que por su naturaleza no poseen la posibilidad de desplazarse por sí solos. Estos se encuentran fijos a una base. Ejemplo de estos bienes serían los edificios e instalaciones.

d) Según su durabilidad se clasifican en:

- Bienes perecederos: Es aquel bien que posee un tiempo de consumo corto, es muy difícil que pasado de este tiempo sea favorable su consumo, por lo que recomiendan ser consumido en un corto plazo. Ejemplo de estos bienes se consideran las leches.
- Bienes duraderos: Es aquel que no se consume inmediatamente, por el contrario por un largo período presta la oportunidad de servicio al beneficiario. Ejemplo de estos tipos de bienes, serían los electrodomésticos.

e) Según su comportamiento socioeconómico se dividen en:

- Bienes inferiores: Son aquellos bienes los cuales al aumentar la renta, disminuye la demanda, por ejemplo la comida rápida, si una persona aumenta su renta la tendencia es que modifique sus gustos y hábitos alimenticios.
- Bienes normales: Son bienes directamente proporcionales, esto quiere decir que si existe un aumento o disminución en la renta, conlleva a un aumento o disminución de la demanda de estos bienes. Un ejemplo de estos tipos de bienes serían, el alimento y la ropa.
- Bienes de lujo: Se refieren a los bienes de placer, en este sentido poseen una gran relación renta-demanda, esto se refiere a que el consumo depende de la renta de cada individuo. Ejemplo de estos tipos de bienes, sería un yate.

CAPITULO 2: DESARROLLO DEL TEMA

2.1 Definición y concepto de carga sobredimensionada

Se considera carga sobredimensionada o proyectos a aquellas mercancías cuyas medidas exceden en peso y volumen la capacidad permitida de un contenedor estándar. Este tipo de carga requiere un manejo especial. A modo de ejemplo se puede mencionar: maquinaria especializada, personal experto, etc. Para el proceso de transporte se incurre en distintos costos debido a sus dimensiones y masa. En este sentido, el máximo estipulado se debe ajustar a los estándares fijados por la Dirección de Vialidad para su transporte.

Los costos anteriormente mencionados no sólo representan el costo económico del transporte de este tipo de cargas, existen también costos colaterales para el resto de los usuarios que circulan por las rutas estipuladas para este transporte.

Para lograr la circulación de carga sobredimensionada se debe solicitar una autorización complementaria de circulación. Este permiso es único y no puede variar sus estipulaciones mientras dure el periodo de vigencia. El transporte de este tipo de cargas debe realizarse bajo una minuciosa planificación, ya que debe contar con los permisos establecidos de sobrepeso y sobredimensión, los cuales son regulados por el Ministerio de Obras Públicas. Además debe contarse con el apoyo de escoltas por parte de Carabineros de Chile, los cuales deben coordinar las actividades necesarias con las Tenencias de Carretera de cada Región. En este sentido, es de mucha utilidad disponer de los planos de la carga a transportar, ya que de esta manera se puede planificar la ruta a tomar y los desvíos necesarios para un transporte seguro de la carga, así como de toda la comunidad.

Con el propósito de regular el transporte de este tipo de cargas, existen distintas normativas, las que fueron publicadas el 21 de enero de 1995. Las que se encuentran contenidas en la resolución número 1 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, el cual fija las dimensiones máximas de los vehículos que transitan por las distintas carreteras de nuestro país. En las siguientes tablas se observan aquellas Resoluciones que fijan los parámetros de fiscalización para el transporte de vehículos.

Figura N°17: **Resolución N°1 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones**

ANCHO MÁXIMO EXTERIOR (con o sin carga)	
No se consideran los espejos retrovisores exteriores ni sus soportes	2,60m
ALTO MÁXIMO (con o sin carga)	
Sobre el nivel del suelo *Para los camiones, remolques y semirremolques especiales para el transporte de automóviles, se acepta un alto máximo de 4,30 m.	4,20m

LARGO MÁXIMO (Considerado entre los extremos anteriores y posteriores del vehículo)	
Camión	11,00m
Bus	13,20m
Bus Articulado	18,00m
Semirremolque	14,40m
Remolque (no se considera la barra de acoplamiento)	11,00m
Tracto-camión con semirremolque	18,60m
Tracto-camión con semirremolque especial para el transporte de automóviles	22,40m
Camión con remolque u otra Combinación (se considera la barra de acoplamiento)	20,50m

Fuente: www.mtt.gob.cl

No obstante estas regulaciones, existen ocasiones en donde las cargas exceden dichas dimensiones. Para estas situaciones la Ley de Transito N° 18.220, en su artículo N° 63, contempla los casos de excepción y de cargas indivisibles²⁸. A través de esta ley la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, podrá autorizar la circulación de vehículos que no se ajustan a los límites establecidos como máximos, dentro de la resolución N°1 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

En estos casos, para poder hacer factible el movimiento de estos tipos de cargas, se debe contar tanto con remolque o container especiales. Los containers comúnmente utilizados son los tipos open top, fixed flat rack y los cotainer plataform, ya que son especiales para tipos de carga sobredimensionada. Y en el caso de remolque el más común son las camas bajas.²⁹

²⁸ Carga indivisible: es aquella carga que no se puede dividir como vigas, maquinarias, etc.

²⁹ Equipo tipo plataforma baja para transportar y remolcar elementos de grandes dimensiones, como máquinas, contenedores, etc. (www.logismarket.cl).

En las siguientes imágenes se mostrarán los tipos de container anteriormente mencionados y el tipo de remolque a ocupar en el proceso de importación de este tipo de mercancía.

Figura N°18: **Container platform**



Plat Form 20'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
19' 11"	8' 00"	7' 04"	-	-	-	6.061 Lbs	52,896 Lbs
6.058 m	2.438 m	2.233 m	-	-	-	2,750 Kgs	24,000 Kgs

Plat Form 40'

40' 00"	8' 00"	6' 5"	-	-	-	12,783 Lbs	86,397 Lbs
12.18 m	2.40 m	1.95 m	-	-	-	5,800 Kgs	39,200 Kgs

Fuente: <http://www.fec.co.in>

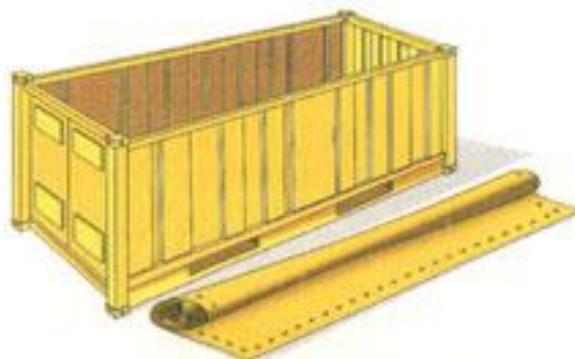
- Contenedor sin techo ni paredes, se trata de una base fija a la cual deberá trincarse la mercancía. Adecuado para mercancías muy voluminosas, que no pueden entrar por puertas o techos.
- A continuación se ilustrara a través de una imagen el uso de este tipo de container.

FiguraN°19: Ilustración de container platform



Fuente: <http://www.expressforte.com/>

FiguraN°20: Container open top



Open Top 20'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
19' 4"	7' 7"	7' 8"	7' 6"	7' 2"	1,136 Cft	4,960 Lbs	47,620 Lbs
5.894 m	2.311 m	2.354 m	2.286 m	2.184 m	32.23 Cu.m	2,250 Kgs	21,600 Kgs

Open Top 40'

39' 5"	7' 8"	7' 8"	7' 8"	7' 5"	2,350 Cft	8,490 Lbs	58,710 Lbs
12.028 m	2.350 m	2.345 m	2.341 m	2.274 m	65.5 Cu.m	3,850 Kgs	26,630 Kgs

Fuente: <http://www.fec.co.in>

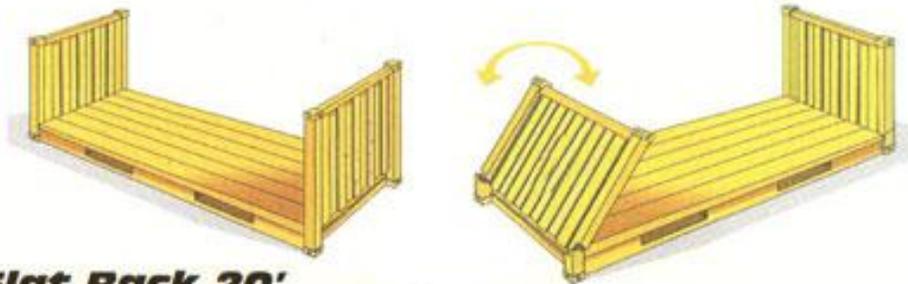
- Contenedor que cuentan con techo removible de lona en lugar de un techo sólido. Está diseñado especialmente para cargas pesadas y de grandes volúmenes, ya que a mercancía puede sobresalir por la parte superior.
- A continuación a través de una imagen se ilustrara el uso de este tipo de container.

Figura N°21: Ilustración de container open top



Fuente: <http://spanish.alibaba.com/>

FiguraN°22: Container fixed flat rack



Flat Rack 20'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
18' 5"	7' 3"	7' 4"	-	-	-	5,578 Lbs	47,333 Lbs
5.620 m	2.200 m	2.233 m	-	-	-	2,530 Kgs	21,470 Kgs

Flat Rack 40'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
39' 7"	6' 10"	6' 5"	-	-	-	12,081 Lbs	55,115 Lbs
12.080 m	2.438 m	2.103 m	-	-	-	5,480 Kgs	25,000 Kgs

Flat Rack Collapsible 20'

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
18' 6"	7' 3"	7' 4"	-	-	-	6,061 Lbs	61,117 Lbs
5.618 m	2.208 m	2.233 m	-	-	-	2,750 Kgs	27,730 Kgs

Flat Rack Collapsible 40' (Stak Bed)

INSIDE LENGTH	INSIDE WIDTH	INSIDE HEIGHT	DOOR WIDTH	DOOR HEIGHT	CAPACITY	TARE WEIGHT	MAXI CARGO
39' 7"	6' 10"	6' 5"	-	-	-	12,787 Lbs	64,734 Lbs
12.080 m	2.126 m	2.043 m	-	-	-	5,800 Kgs	29,200 Kgs

Fuente: <http://www.fec.co.in>

- Contenedor apropiado para carga de volumen de alta densidad, como maquinarias o tubos. Existen dos modelos, con laterales abatibles o laterales fijas.
- A continuación a través de una imagen se ilustrará el uso de este tipo de container.

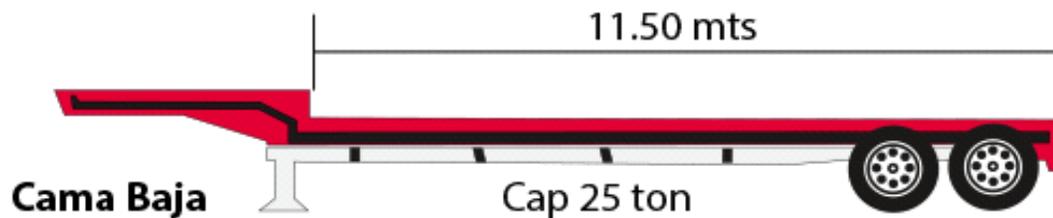
Figura N°23: Ilustración de container flat rack



Fuente: <http://www.contenedores-maritimos.net/>

Como complemento de los containers para el correcto transporte de carga, es necesario contar con un tipo de remolque adecuado. A continuación se mostraran los tipos de “cama baja” utilizados en el transporte.

FiguraN°24: Camas bajas convencionales



Fuente: <http://transportescano.com.mx/>

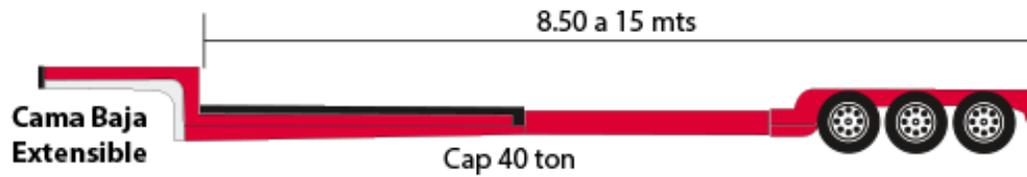
- Tipo de remolque utilizado en el transporte de carga larga con capacidad entre 25 y 50 toneladas.
- A continuación a través de una imagen se ilustrara el uso de este tipo de remolque.

Figura N°25: **Ilustración de cama baja**



Fuente: <http://www.carroceriashalcon.com.mx/>

FiguraN°26: Camas bajas extensible



Fuente: <http://transportescano.com.mx/>

- Tipo de remolque utilizado en el transporte de carga sobredimensionada, con capacidad entre 40 y 70 toneladas.
- A continuación a través de una imagen se ilustrara el uso de este tipo de remolque.

Figura N°27: **Ilustración de cama baja extensible**



Fuente: <http://www.tuscorlloyds.com.mx/>

2.2 Análisis de importación de carga sobredimensionada

Lo primero que se debe indicar es que las importaciones en Chile están regidas por la ley N° 18.525, publicado en el Diario Oficial el 30.06.86, la que establece las normas relativas a las importaciones de mercancías al país.

Debido a la naturaleza de este tipo de carga sobredimensionada, específicamente al peso-volumen que poseen, requieren de un medio de traslado adecuado para su movimiento, por lo que el medio de transporte internacional más adecuado es el marítimo. Este tipo de transporte es muy conveniente para estas mercancías ya que poseen distintas ventajas entre las cuales podemos mencionar:

- Mayor almacenaje, en consecuencia las cargas sobredimensionadas, pueden acomodarse en este tipo de transporte.
- El flete marítimo es muy competitivo ya que representa la forma más económica de transportar cualquier tipo de carga. Aun así existen distintos recargos asociados al traslado de la mercancía, este medio de transporte sigue siendo el más económico.
- Existe una mejor regularidad en los tiempos de traslado de las mercancías, independiente del clima que exista en el momento de ser transportada, esto significa una ventaja en comparación al medio de transporte aéreo, ya que estos dependen en demasía del tipo de clima que existe y las condiciones atmosféricas que poseen al momento de transportarlas.

2.2.1 Procedimiento de transporte de carga sobredimensionada

Como primer paso debe ser considerado el tipo carga, esto dependerá de la medidas (volúmenes) que ésta contenga. Lo que es medido a través del cálculo de peso-volumen, este cálculo es necesario ya que de su resultado se determinan las tarifas

aplicables a la carga, las que a su vez pueden variar dependiendo de la oferta de embarcadoras que existan y a la cantidad de carga que se importen. Muy frecuentemente no es posible cubrirlo con algún tipo de embalaje, debido a sus grandes volúmenes y características de la mercancía. En el caso que puedan ser transportados dentro de contenedores, existen diferentes tipos de los cuales, dependiendo de la naturaleza de la mercancía, son una buena alternativa.

Si se tratase de una carga ancha el contenedor más eficaz sería un open side, el cual corresponde a un tipo de contenedor abierto en sus puertas frontales y laterales, en estos casos existe cobros extras de parte de la empresa embarcadora porque, al ser voluptuosa, ocupan espacio dentro del buque en donde podría eventualmente apilarse contenedores al lado. En la siguiente figura se observara un contenedor open side.

Figura°28: **Container open side**



Fuente: <http://www.reteco.es/>

En el caso de que se trate de carga alta es necesario transportarlo dentro de un contenedor open top (Ejemplo ver figura N°20), si se tratara de este tipo de carga el transporte sería mucho más costoso, ya que al tratarse de contenedores sin techo no puede apilarse contenedores encima de este, por lo que la tarifa se encárese aún más. Debido a la coordinación que se debe de tener con este tipo de cargas es que existen cobros extras al consumidor final, ya que al ser cargas de mucho volumen normalmente deben ser cargados al final del buque porque son abiertos. Si se utiliza estos tipos de contenedores es necesario que la carga este situada de manera tal que no obstruya los rieles de la bodega que poseen los barcos, los cuales se extienden 50 cm desde los extremos del plano de ambos lados.

Existe también la posibilidad que la carga pueda ser de mayor tamaño que el que soporta estos tipos de contenedores, si fuese así el caso la mercancía debe de ser estibada

de manera suelta, pero si debe estar bien asegurada en el momento de transportarla, esto se puede obtener con correas de amarre para que pueda fijarse al piso del buque y poder obtener su estabilidad a lo largo del viaje. En la siguiente figura se puede observar una ilustración de correas de amarre.

Figura N°29: Correas de amarre para el transporte



Fuente: <http://www.traxco.es/>

Como se ha estudiado anteriormente, para poder importar y transportar este tipo de cargas por las carreteras del país es necesario un permiso de sobredimensión (Anexo N°7), la aprobación de este permiso es rápido, pero si la carga sobrepasa las 60 toneladas este permiso es más engorroso, ya que debe ser aprobado en Santiago y esto demora alrededor de 30 días.

Las normas establecidas por la Dirección de Vialidad exigen a los transportistas escolta de carabineros para cargas sobredimensionadas que sean igual o superior a: ancho 3,80 m, longitud 30 m y/o altura 4,86 m.

Para el transporte local de este tipo de carga existe un procedimiento establecido. El ancho máximo de una carga para ser transportada a través de túneles es de 9 metros con una altura máxima de 5 metros. Cuando la mercancía excede esta estipulación, debe analizarse el caso en particular, para poder elegir la mejor ruta para su transporte por carretera.

Dentro de los procedimientos para su transporte, se deben observar las siguientes exigencias:

- Los transportistas deben solicitar el permiso de circulación para carga sobredimensionada sea divisible o indivisible³⁰ a vialidad, este permiso se realizan por entremedio del puerto de descarga y es enviado a vialidad vía correo electrónico para su aprobación.
- El correo debe de contener las dimensiones reales de la carga.
- La velocidad máxima de este tipo de cargas por carreteras es de 50 Kilómetros por hora.
- El transporte escolta debe ir al principio del convoy, esta acción es necesaria por si se presenta algún inconveniente en el trayecto, además del caso que exista la necesidad de corte de tránsito parciales por la ruta escogida.
- El convoy debe circular por medio de las pistas, si la ruta consta de sólo una pista por sentido, o de ambas pistas si la ruta escogida posee doble pista por sentido.
- En el caso de existir tendido eléctrico por medio de la ruta escogida, el transportista o empresa encargada del transporte deberá contactar a la empresa propietaria de las redes eléctricas emplazadas en la ruta, con el propósito inicial de ejecutar una evaluación de terreno con personal técnico para aprobar o proponer rutas alternativas, y que estas ejecuten las medidas de seguridad

³⁰ Carga indivisible: Se trata de aquellas piezas estructurales, maquinarias, etc. Que no se pueden dividir.

necesarias para permitir el transporte seguro para las personas y la cosa transportada. Este acto conlleva la suspensión del servicio eléctrico público.

- Este transporte por entremedio de rutas electrificadas debe realizarse en compañía de escoltas de dicha empresa de electricidad, para facilitar y verificar el correcto viaje de la carga.
- Dicho contacto con la empresa de electricidad debe realizarse con anticipación, ya que esta empresa debe presentar una suspensión programada del servicio. Esta suspensión debe ser comunicada tanto a los clientes afectados, como a la superintendencia de electricidad y combustible con una anticipación de 72 horas, según lo establecido en el artículo 248 del reglamento de la Ley General de Servicios Eléctricos³¹.

Para un mejor desplazamiento de este tipo de cargas, el horario de transporte debe ser coordinado entre terminales portuarios, concesionarias de autopistas y freight forwarder, para observar condiciones de tránsito. Normalmente estos tipos de cargas se transportan en horarios de poca frecuencia de automovilistas, esto para dar un mejor servicio tanto para el transporte de la carga, como para el resto de los automovilistas.

³¹ Artículo 248: Cualquier concesionario de distribución podrá programar la suspensión temporal del servicio, cuando sea necesario para mantenimiento, reparación, ampliación o conexión de red, la cual debe ser informada con 72 horas de anticipación.(www.cne.cl)

2.3 Niveles de importación de bienes de capital que presenta el país

Uno de los motivos por lo que las sociedades aumentan sus riquezas a lo largo de la historia, es gracias a la acumulación de capital. Esta acumulación de capital es posible gracias a conjuntos de bienes generados en periodos anteriores. El propósito de esta acumulación de bienes es que éstos pueden ser utilizados en el futuro. En este sentido, se entiende que la generación de capital está compuesta por todos aquellos bienes que existen en un periodo determinado, para satisfacer necesidades futuras.

En tiempo presente esta acumulación de capital es posible generarla de dos maneras. Ya sea por la acumulación de bienes producidos dentro de la nación, como también a través del aumento de stock nacional de bienes, que se logra gracias al efecto de las importaciones de estos bienes

La apertura comercial y financiera que posee Chile, se traduce en el aumento de importaciones de bienes de capital, con altos niveles de inversión, gracias a la desgravación arancelaria gradual, lo que genera un aumento en la producción en las empresas, con la finalidad de que puedan competir de mejor manera con las importaciones, como también para conquistar nuevos mercados. A continuación se ilustraran los niveles de importación de bienes de capital los últimos 25 años, donde demuestran un aumento en las importaciones de este tipo, a pesar del declive producido entre los años 2008 y 2009 producto de la crisis económica en Estados Unidos, este tipo de importaciones se ha mantenido su nivel, disminuyendo los últimos dos años.

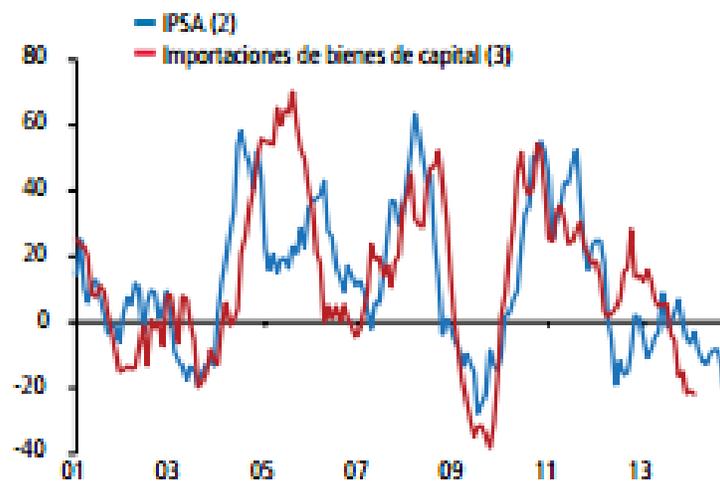
Figura N°30: Niveles de importación de bienes de capital últimos 23 años

	1990-1995	1995-2000	2000-2005	2005-2008	1990-2008
Totales	14,9	5,3	10,5	14,7	10,9
Consumo	26,3	3,5	15,2	18,2	14,9
Intermedios	13,0	3,2	13,9	11,0	10,2
Capital	14,1	-0,7	23,1	14,5	11,0

Fuente: <http://www.direcon.gob.cl/>

Figura N°31: Niveles de importación de bienes de capital últimos 23 años

Importaciones de bienes de capital e IPSA (1)
(variación nominal anual, porcentaje)



Fuente: Banco Central de Chile

Como se mencionó anteriormente la importación de este tipo de bien está directamente relacionada con la inversión que se hace en el país. Sin embargo datos publicados el año 2014 por el Banco Central, demuestran que las importaciones de bienes de capital sumaron US\$ 12 mil millones, lo cual equivale a un 20% menos que el año 2013. Este tipo de importaciones obtuvieron una contracción del 54% entre los años 2013 y 2014, lo cual produjo una retracción en la cifra de empleo del año 2014.

Entre las razones que se pueden mencionar está que existe una sensación de menor crecimiento potencial, debido principalmente a la reforma tributaria que se lleva a cabo en nuestro país. Esta reforma tributaria, la cual se aprobó en Septiembre del año 2014, tiene como objetivo aumentar en 3 puntos porcentuales el ingreso del PIB³², para financiar el gasto adicional en educación y de este modo poder acortar la brecha fiscal. El objetivo principal de esta reforma tributaria es la eliminación del FUT³³ que es utilizado las empresas para aplazar el pago de impuestos sobre los beneficios, los que se retienen para las inversiones.

En este sentido las importaciones totales del año 2014 sumaron en total US\$68 mil millones, eso supone una baja del 8,7% anual respecto al año 2013. Este desempeño de las importaciones es directamente proporcional al nivel de inversión del país que se calculó una caída de un 6,2% (información del banco central <http://www.bcentral.cl/>)

En la siguiente figura proporcionado por la cámara aduanera Chilena podemos observar el declive de las importaciones de bienes de capital que se produjeron en los primeros seis meses del año 2014.

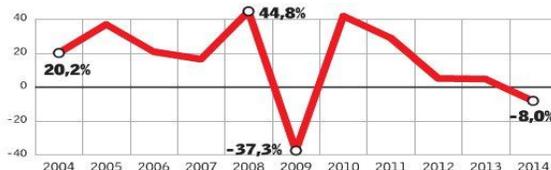
³² PIB: Producto Interno Bruto (engloba la producción de bienes y servicios de una nación durante un determinado período de tiempo)

³³ FUT: Fondo de utilidades tributarias

Figura N°32: Importaciones de bienes de capital

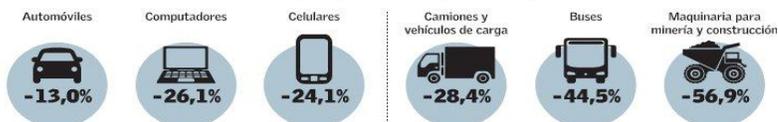
Desempeño de las importaciones

Variación enero-julio respecto del mismo período del año pasado.



Caídas más relevantes

Variación enero-julio respecto del mismo período del año pasado.



Fuente Banco Central

EL MERCURIO

Fuente: www.cadch.cl

Como se puede observar en la gráfica, la tendencia que se dio en los primeros siete meses del año 2014, estuvieron presentes en los cinco meses siguientes del año 2014, registrando el total de baja de 8,7% en el nivel de importaciones.

2.4 Ventajas que poseen las mercancías al momento de ser acogidas como bien de capital en su importación

Las importaciones de bienes de capital permiten al inversionista obtener un beneficio tributario, ya que ciertas mercancías están exentas del pago de IVA, y existen otras que el pago del tributo puede ser cancelado en cuotas a través de los años.

Según lo establecido en la ley N° 20.269 publicada en el Diario Oficial del 27.06.2008, se rebaja a cero el arancel aduanero para todas aquellas mercancías, calificadas como bienes de capital.

Para que pueda ser aplicado este arancel cero, las mercancías deben estar contenidas en la lista de bienes de capital, según establecido en el artículo 4 de la ley 18.687, en el que está contenido en el decreto de economía N°55 del 27.01.2007

Existe también el pago diferido de gravámenes en este tipo de mercancías, este pago diferido se encuentra establecido en la ley 18.634/87, que contempla y determina que mercancías consideradas como bien de capital, cancelan en forma diferida los gravámenes aduaneros que causen su importación, en un plazo máximo de siete años.

Resulta sumamente importante que si procede una importación de bienes de capital, el cual está conformado por partes y piezas, los documentos que causen su importación se presenten de manera individual ante la Aduana, además su tramitación debe producirse antes de su importación, a través de una regla 1 inciso número 3 de procedimiento de aforo. Esto se debe a la procedencia de diferentes orígenes de estas

partes y piezas, que pudieran estar afectas al pago de derecho de Aduana. Por qué, las partes y piezas que no tuvieran un certificado de origen por algún TLC suscrito por Chile, no podrán acogerse a importación con arancel cero.

Las importaciones de este tipo de bienes poseen la ventaja de obtener un pago diferido, lo que queda estipulado en la ley 18.634, esta determina que las mercancías consideradas como bienes de capital pueden cancelar el sus gravámenes aduaneros que causan su importación de forma diferida, con un plazo máximo de 7 años.

Los que poseen esta ventaja están considerados en el Decreto de Ley N°2 del Ministerio de Hacienda, Publicado en el Diario Oficial el. 17.04.02, lista que considera los bienes de capital que están afectos a esta ventaja.

Los requisitos que deben cumplir estos bienes son:

- Los bienes deben estar destinado única y exclusivamente, directa o indirectamente a la producción de bienes y servicios.
- La capacidad de producción de este tipo de bienes no debe desaparecer con su primer uso, sino que debe extenderse en un lapso mínimo de tres años.
- La partida arancelaria de estos tipos de bienes deben estar incluidos en la lista establecida en el Decreto de Ley del Ministerio de Hacienda. N°2 Publicado en el Diario Oficial el. 17.04.2002.

Existen otras mercancías que también pueden acogerse al sistema de pago diferido de gravámenes aduaneros, entre las que nombramos:

- Las partes, piezas, repuestos y accesorios, cuando se adquieran en conjunto con el bien de capital que fuesen fabricado en el país, o se importen en un mismo documento de destinación aduanera.

- Las partes, piezas, repuestos y accesorios, siempre que cada una de estas piezas cumplan con el valor mínimo de US\$ 5.857,91. Que estén destinado a ser incorporados a un bien de capital, y que hayan sido importados o acogidos a crédito fiscal.
- Los vehículos para transporte por carretera, que soporten cargas superiores a 2000 kilos o que posean 15 asientos como mínimo, incluido el conductor, y que cuyo valor total CIF debe ser superior a US\$ 7.420,02
- Los vehículos cuya finalidad sea transporte público de pasajeros que se destinen a taxi cuyo valor total CIF no debe exceder US\$ 11.715,91

Los derechos e impuestos que causan las importaciones de mercancías que son acogidas a este sistema, deben ser pagados según las siguientes modalidades:

- Hasta tres cuotas iguales, las cuales poseen un vencimiento en el tercer, quinto y séptimo año, estos pagos comienzan desde la legalización de la respectiva declaración de importación.
- Hasta siete cuotas anuales iguales, con un vencimiento a partir del plazo de un año, contando desde la legalización de la respectiva declaración de importación. Esta modalidad de pago solo podrá ser acogida a vehículos terrestres destinado al transporte de personas o de cargas.
- Hasta dos cuotas iguales, con un vencimiento a partir del quinto y séptimo año contando desde la legalización de la respectiva declaración de importación. Este tipo de pago, debe ser decretado por intermedio del Ministerio de Hacienda, suscrito además por el Ministerio de Economía Fomento y Reconstrucción, ya que la puesta en marcha del bien de capital y la cuantía demorara más del tiempo presupuestado, por ende debe ser justificado y aceptado por los Ministerios mencionados.

- En relación a aquellos bienes, los cuales corresponde una aplicación de normas tributarias internas que son inferiores a los siete años poseen cuotas con los siguientes detalles:
- Si la importación tuviese una depreciación de tres años, se fija solo una cuota al término del tercer año.
- Si la importación tuviese una depreciación de cuatros años, se fijan dos cuotas con vencimiento al tercer y cuarto año.
- Si la importación tuviese una depreciación de cinco años, se fijan dos cuotas con vencimiento al tercer y quinto año.
- Si la importación tuviese una depreciación de seis años, se fijan tres cuotas con vencimiento al tercer, quinto y sexto año.
- En el caso que el bien de capital es arrendado por uno o más años sin opción a compra, se fijan cuotas anuales tanto como fuese el trato de contrato de este bien de capital, este posee vencimiento de un año, contando desde a legalización de importación.

Las cuotas de pago diferido, deben seguir distintos requisitos, tales como:

- El monto de cada cuota no puede ser inferior a US\$500, este monto es aplicable a todos los bienes de capital excepto para los vehículos, en este caso el monto no podría ser inferior a US\$200.
- Cada cuota aplicada será establecida a la tasa de interés determinada semestralmente por el Comité Ejecutivo del Banco Central de Chile.

Aquellos bienes de capital que son usados también pueden acogerse a este tipo de pago diferido, y no cancelan el recargo establecido en la regla general complementaria N°3 del arancel aduanero³⁴.

2.4.1 Beneficio de crédito fiscal

Las cargas que se acogen a crédito fiscal, tienen derecho a percibir una suma de dinero de cargo fiscal lo que equivale al 73% del arancel aduanero vigente, este porcentaje se determina sobre el precio neto de factura que posee el bien de capital. Los montos percibidos deben ser restituidos al fisco de acuerdo a lo estipulado en el artículo .N°9 de la ley 18.634. Las mercancías que pueden ser acogidas a este beneficio de crédito fiscal son aquellos bienes de capital sin uso y fabricados en el país. Este sistema beneficia al comprador de esta mercancía.

Requisitos que deben cumplir las mercancías para ser acogido a este beneficio:

- Cumplir con un valor mínimo US\$5.857,91.
- Ser nuevos.
- La partida arancelaria de dicho bien debe estar estipulado en la lista del Decreto del Ministerio de Hacienda. N° 2 Diario Oficial. publicado el 17.04.2002
- El bien de capital debe pertenecer al giro habitual de la empresa en donde se fabricó.
- Que el bien fuese fabricado en zonas donde no gocen de régimen aduanero especiales.
- Si posee componentes extranjeros, el proceso que confiere de carácter esencial debe ser realizado en Chile.

³⁴ La importación de mercancías usadas, estará gravada con los derechos que el Arancel establece a la mercancía nueva, mas una recargada en un 50 %.(www.aduana.cl).

- El bien de Capital debe ser destinado directa o indirectamente a la prestación de servicios, o a la creación de bienes.
- La capacidad de producción no debe de desaparecer en el primer uso.
- Poseer un periodo de depreciación del bien no inferior a tres años.

Para que el importador de este tipo de bienes pueda gozar de este pago diferido debe presentar una solicitud de crédito fiscal por cada bien en la aduana, bajo cuya jurisdicción se encuentre la ciudad del fabricante del bien.

Los bienes importados acogidos a pago diferido de derecho, o a crédito fiscal, pueden ser traspasados desde un importador a otro en los siguientes casos:

- En la venta del bien.
- En el arriendo del bien con opción de compra.
- En al arriendo del bien sin opción de compra.

Este tipo de traspaso debe ser solicitado ante la aduana por el propietario del bien de capital.

La Aduana que tiene la jurisdicción de aceptar este traspaso de la deuda es aquella que:

- En la que se autorizó el pago diferido del bien importado.
- La que emitió el comprobante de pago adicional F19³⁵, en caso de los bienes acogidos a crédito fiscal.

³⁵ F19. toda esta información se encuentra en la Resolución N° 347Valparaíso, 09.01.2013 resoluciones de pagos

- La Aduana en donde se completó la internación del bien acogido al inciso 3° de la regla 1 de procedimiento de aforo.

2.5 Tratamiento contable de los bienes de capital

Desde el punto de vista contable, el capital se refiere a los valores monetarios de los bienes que posee a disposición de una empresa, o el dinero invertido en un proyecto, cuyo propósito es obtener beneficios monetarios futuros. Como se ha estudiado anteriormente los bienes de capital son duraderos, esto quiere decir que no se consumen, si no que se devalúan por su uso, estos tipos de bienes participan en la transformación de los recursos naturales y en la producción de otros bienes.

En el caso de las importaciones de bienes de capital, la deuda por gravámenes que se genera al momento de su importación, no gesta el incremento de valor de adquisición de dicho bien mientras no se pague por completo, de esta manera se evita la contrapartida contable del registro de dicha deuda en el pasivo exigible.

De igual manera si existiera una deuda del crédito fiscal tampoco se deberá registrar en el pasivo exigible, ya que dicho Crédito Fiscal implica percibir del Fisco una cantidad de dinero. Su registro contable no puede incrementar la caja del deudor, por esta razón su contraparte sería un abono en el activo fijo, para disminuir el valor de adquisición de dichos bienes.

En este sentido cualquiera de estos dos procesos se deben contabilizar solo en cuentas de orden en dólares, es decir, sin que aumente el pasivo exigible del deudor.

En la medida que las cuotas tanto por gravámenes como por Crédito Fiscal se castiguen por razón de servicios y/o productos elaborados por medio de este bien de

capital, o el monto de la cuenta se pague a través del tiempo registrada en dólares que contablemente registra la deuda, deberá rectificarse para adecuarlo al valor actual.

La cuota en cualquiera de los dos casos aumentara el activo fijo del deudor, aumentando de esta manera el valor de los bienes de capital que les dieron origen solo cuando esos se paguen. Tanto los bienes importados como los adquiridos en el país, producirán efectos tributarios iguales en su depreciación y corrección monetaria correspondiente.

Cabe mencionar que la depreciación del bien de capital debe ser traspasada al costo de los bienes producidos por este bien, este porcentaje depende de la vida útil del bien el cual es determinado por el SII³⁶ (la depreciación se calcula sobre la base 1/3 de la vida útil normal del bien)

Cuando sea procedente, se produce el pago de la cuota adeudada ya sea por crédito fiscal o derecho aduanero, por razones de exportación de mercancías producidas con bienes de capital importados. Este es un real beneficio para el deudor, ya que aumenta su patrimonio al desaparecer una deuda que lo afectaba.

Al respecto el servicio de impuestos internos dictamina en virtud del Artículo 17, N°22, de la Ley de Renta (Oficio N° 1131 de 25.04.95)³⁷, dictamina que el incremento del patrimonio no constituye renta para efectos tributarios.

³⁶Servicio de Impuestos Internos, según Ley de impuesto a la renta, artículo 31, numeral 5, inciso segundo.

³⁷Las condonaciones de deudas, intereses u otras sanciones, no constituyen renta sólo cuando son concedidas por Ley y no en forma voluntaria o convencional.

Estos bienes de capital tales como maquinaria pesada o vehículos, dentro de la empresa son considerados como activos fijos, esta partida constituyen una importante inversión para la empresa. Son considerados activos fijos ya que apoyan la producción y distribución de bienes y/o servicios.

Estos activos se caracterizan por permanecer por un largo periodo a una empresa, por este motivo son difíciles de liquidar.

Estos activos fijos están formados por bienes tangibles, que son adquiridos para ser usados en el giro de la empresa, durante un largo periodo de tiempo. En el transcurso de este periodo de tiempo estos bienes suelen quedar obsoletos, los factores que generan esta obsolescencia pueden ser:

- Según las especificaciones del fabricante, el cual explica el periodo de vida de dicho bien.
- El deterioro que se da, debido al uso de dicho activo.
- Debido a los avances tecnológicos que sufren periódicamente la sociedad.
- La acción de actores naturales como clima, agua etc.
- Los cambios que se pueden producir en las necesidades de la sociedad, por ende cambia la demanda de este bien producido.

La depreciación de los activos fijos se debe a la obsolescencia de este, en consecuencia de ello a medida que avanza el tiempo de servicio de este activo fijo, disminuye el valor contable de este. Estos bienes poseen un valor contable el cual termina cuando el bien ha sido completamente depreciado.

Los activos fijos poseen una vida útil, esta vida útil la podemos definir como aquel tiempo estimado por ley, que el activo pueden cumplir sus funciones por el que fueron creados o adquiridos por la empresa.

En este sentido existen dos formas de poder depreciar este activo fijo:

- **Depreciación Lineal:** Este método supone que los activos sean usados con la misma intensidad año tras año, a lo largo de la vida útil los activos fijos, por lo tanto su depreciación es constante, por ende se distribuye el valor del activo fijo en partes iguales.
- **Depreciación Acelerada:** Consiste en distribuir su valor depreciable en forma decreciente, esto quiere decir que la manera de depreciarlo sería una mayor porción de su valor en los primeros años de uso del activo, y una menor proporción en los últimos años de vida útil. Este método se justifica ya que en los primeros años de vida útil el activo se deteriora a una mayor tasa, además de los avances tecnológicos hacen que este bien a medida que pasa el tiempo quede en obsolescencia, por esto es necesario depreciarlos rápidamente.

En el marco del Estado de Resultado de una empresa la depreciación permite ser considerada como un gasto deducible de las utilidades antes de impuesto, por ende deducible de los impuestos que la empresa le paga al estado. La depreciación es a fin de cuentas, la recuperación de la inversión efectuada por la empresa, lo cual la empresa recuperara el valor total depreciado del bien. Al ser considerado la depreciación como gasto en el Estado de Resultado, es válido solamente en el cálculo de impuestos de primera categoría³⁸, y no tienen efecto en el cálculo de impuesto global complementario³⁹

Esta depreciación acelerada se encuentra establecida en La Resolución Exenta N°43 de Diciembre del 2002, La Ley de impuesto la renta.

³⁸ Grava la utilidades tributaria del negocio, este impuesto se determina sobre la base de utilidades líquidas obtenidas por la empresa ([mhttp://www.sii.cl/](http://www.sii.cl/))

³⁹ Este impuesto es anual y grava a las personas naturales domiciliadas o residentes en Chile, y se calcula en base a una escala de tasa progresiva por tramos de renta

Al aplicar una depreciación acelerada, se genera diferencias temporales entre lo registrado contablemente, contra lo declarado fiscalmente, lo que genera un pasivo por impuesto diferido. El periodo de depreciación acelerada difiere el pago de impuestos, ya que la depreciación es mucho mayor que una normal, del pago en los periodos establecidos por la depreciación normal.

La depreciación acelerada es un incentivo a la inversión, para que la empresa adquiera frecuentemente bienes del activo fijo y así fomentar el crecimiento económico, porque de esta manera es menor el nivel de impuesto pagado.

Esta depreciación tiene efectos en distintas aristas dentro de una empresa:

- **Sobre el Patrimonio:** La depreciación, representa una reducción en el valor de los activos fijos, estos componen el patrimonio de una empresa. Si estos activos fijos sufren una disminución en su valor, el patrimonio de la empresa también se ve disminuido.
- **Sobre las Utilidades:** La depreciación contablemente significa un gasto, por ende a medida que aumenta la depreciación, el nivel de utilidades declarada disminuye.
- **Sobre los Impuestos:** En este sentido a medida que aumenta los gastos por depreciación, disminuyen las utilidades antes de impuestos y de este modo disminuyen el monto a pagar al fisco.

Estos beneficios de la depreciación acelerada sólo pueden ser utilizados para las grandes empresas, no porque está establecido de esa manera, sino por distintas necesidades tales como:

- Que la empresa tenga un alto nivel de inversión de bienes de capital fijo.
- Que tenga capacidad de endeudamiento,

- Que tenga capacidad de financiamiento externo
- Que tenga respaldo para poder invertir en bienes de capital, por ende las Pymes no pueden optar a este tipo de depreciación.

2.6 Caso práctico de importación de carga sobredimensionada como bien de capital

A través del siguiente caso práctico se expondrá en forma práctica y real, importaciones de este tipo.

Este proyecto nace de la necesidad de la empresa de autoabastecer la demanda de energía. Como objetivo principal es dejar de depender del sistema interconectado central (SIC), mediante este proyecto, consiste en la instalación de una planta de cogeneración ubicada en la comuna de Puente Alto.

Además del beneficio que reporta para la empresa, este proyecto, genera beneficios al país, porque la energía producida no sólo es utilizada dentro de la producción, también es vendida al sistema interconectado central.

Chile sufre en manera energética en estos momentos, por este motivo se evaluaron distintos estudios que fueron enviados al gobierno de Chile para su pronta aprobación, lo que dio como resultado una aprobación de manera expedita tanto del Ministerio de Energía, como de parte de la misma Presidenta Michelle Bachelet.

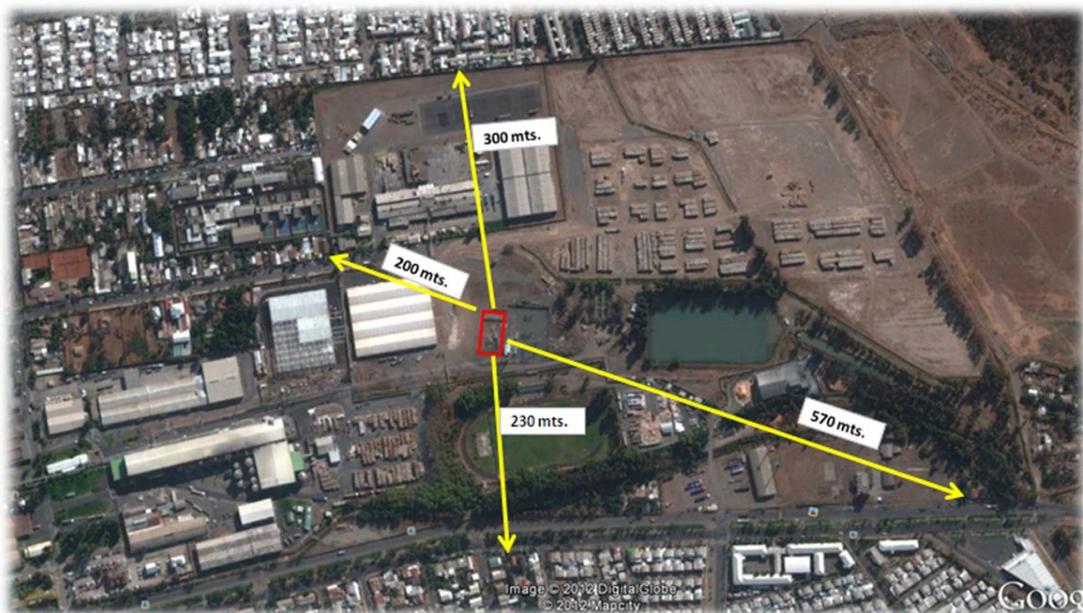
Existe pocas empresas en el mundo que desarrollan la producción de energía, por consiguiente se produjo una licitación, para la importación de estos materiales. En este sentido CMPC posee contratos de servicio y de mantención por años con alguna marca y la licitación fue dirigida a aquellos proveedores. Ente ellos se pueden Siemens e Andritz Group, proveedores con los cuales se negoció la compra de las turbinas y las principales

piezas. Todas las piezas grandes del proyecto se producen a través de contratos con montos de alrededor de 10 millones de dólares, y todo el resto de productos más chicos se compran en bloque donde no existe contrato de por medio, solo la orden de compra que define ciertos parámetros, por ejemplo condiciones de pago, lugar de entrega, condiciones adicionales que entrega la empresa, etc.

Estas licitaciones se generan debido al requerimiento de la planta y en base a las condiciones técnicas y comerciales. Las negociaciones de estas licitaciones por lo general se producen con 4 proveedores, la información que debe detallar cada proveedor son los plazos de entrega, precio de la mercadería y algún plus que posea el proveedor que lo destaque del resto.

En la figura siguiente mostrara el lugar geográfico en donde estará ubicada la planta de cogeneración de Puente Alto.

Figura N°33: Ubicación de planta de cogeneración



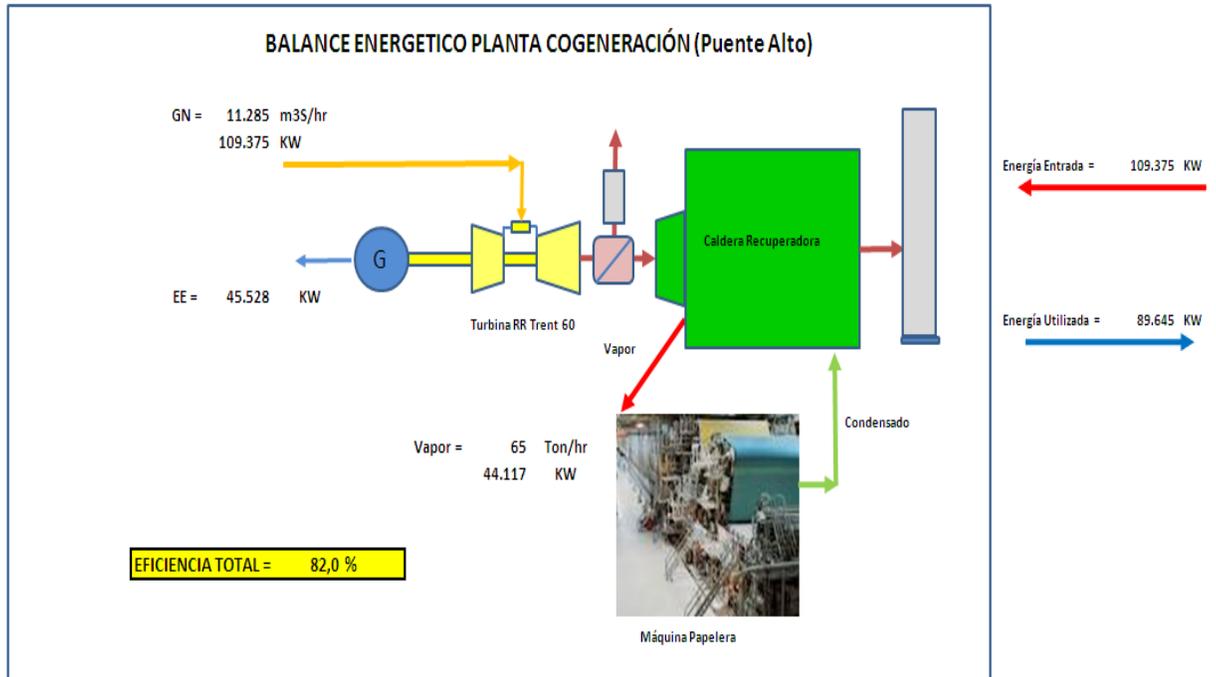
Fuente: Empresas CMPC

Este proyecto se desarrolló más que nada para ahorrar costos en energía, ya que el valor de la energía aumenta constantemente. El visto bueno de este proyecto se realizó mediante un estudio el cual determinó que la instalación de esta planta es más rentable que la compra de energía, que en el año 2014 significó un aumento de US\$60 millones más que el año 2013, además de que producía rentabilidad para la empresa, ya que aparte de autoabastecer a tres plantas de puente alto las cuales son, papel cordillera, tissue y chimolsa, la energía restante producida por esta planta es vendida al Sistema Interconectado Central. Este proyecto es llamado planta de cogeneración ya que se trata de una planta de generación eléctrica y generación de vapor, esto presenta la ventaja de que puede contar con las dos fuentes de generación eléctrica para abastecer a las distintas empresas de este modo se corta la energía eléctrica y seguir funcionando gracias a la energía producida por el vapor o viceversa.

En este sentido la energía que más se utilizaría dentro de la planta para sus funciones sería la energía a vapor y la energía eléctrica serviría para la venta de ésta al Sistema Interconectado Central. La fuente de energía de dicha planta es gas natural que es comprado a la empresa Metrogas, a través de tuberías. El proyecto consiste en instalar un sistema compuesto de dos turbinas de gas natural, con sus respectivos generadores eléctricos de potencia neta de 45.528 kilowatt, los cuales tendrán una generación total de vapor de 65 toneladas a través de la caldera recuperadora lo que genera una carga energética de 44.117 kilowatt.

A través del siguiente esquema podremos visualizar la generación energética total y la energía utilizada por la planta.

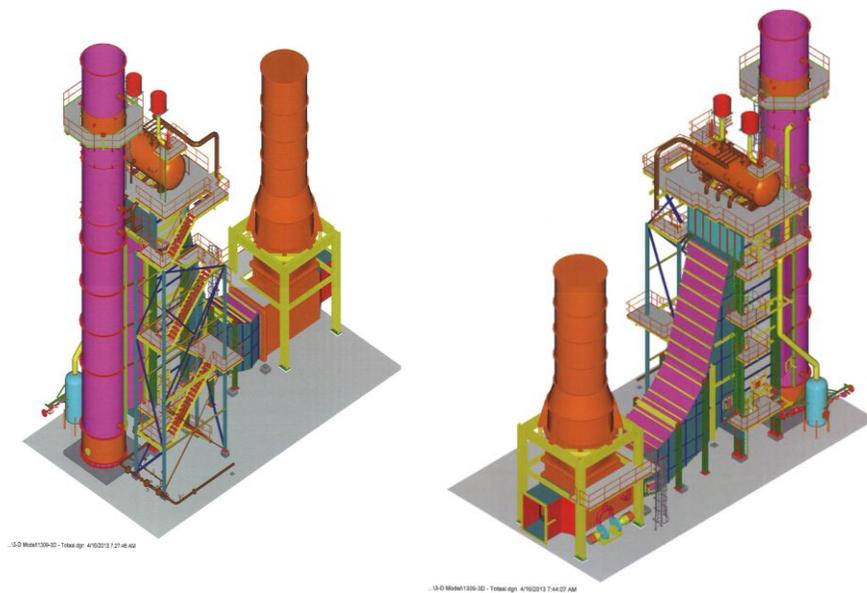
Figura N°34: Esquema de turbogenerador y caldera recuperadora



Fuente: Empresas CMPC

Como se puede observar en la siguiente imagen, se trata de calderas recuperadoras, este tipo de calderas son consideradas cargas sobredimensionadas, poseen un largo total de 50 metros y en el cual existieron procesos especiales en su importación.

Figura N°35: **Calderas recuperadoras**



Fuente: Empresas CMPC

Esta carga al momento de importarla al país se internó en forma fraccionada, cada uno de sus piezas miden 25 metros de largo. El puerto acordado de descarga será en al puerto de San Antonio.

Este tipo de carga al momento de su importación fue considerada una importación de bien de capital bajo la regla 1, esto quiere decir que al momento de su internación al país se rebajó el arancel a cero, ya que se trata de maquinaria que sería utilizada en la producción de energía que genera beneficios tanto para el país, como para el desarrollo de las plantas.

Para llevar a cabo esta inversión CMPC acudió a préstamo bancario, que pretende pagar al cabo de 7 años, con pagos periódicos iguales trimestrales, el valor total de las cuotas a pagar en cada uno de estos periodos, es resultado de la suma entre la amortización del crédito y los intereses del mismo. El valor total calculado por CMPC para la realización de este proyecto es de 70 millones de dólares. El aumento de capital género un incremento en la cuenta caja. Con esto se seleccionó al proveedor indicado en este proceso. Las cargas se consideraron como activo fijo dentro de la contabilidad de la empresa. Esto género las contrapartidas en las cuentas de proveedores, cuentas por pagar, y en la cuenta de aporte de los dueños.

Como primer paso de la importación de esta maquinaria se negoció con los proveedores Siemens y Andritz Group, la compra de las calderas y generadores, para esta importación CMPC acordó una cláusula de incoterms Ex Works para llevar un control total de su movimiento a través del free forwarder Geodis Wilson. Para este movimiento la mercancía, al ser de grandes dimensiones, debieron ser transportadas en containers diferentes, los generadores eléctricos, se transportaron en containers flat rack, y las calderas al ser de dimensiones mayores tuvieron que ser transportadas como carga suelta, para ello las calderas estuvieron ancladas al buque en todo su transporte.

Al momento de llegada de la mercancía a puerto de San Antonio, y para su resguardo se debió pedir permiso de sobredimensión, y dentro de este permiso, se hicieron las peticiones correspondientes para escolta de carabineros, ya que su altura superaba los 4,86 metros. Esta operación se realizó en horario nocturno a través de la ruta 78, para después desplazarse a través de la ruta Vespucio, y combinar con Avenida Vicuña Mackenna, para su posterior llegada a planta de papeles cordillera en Puente Alto. Se realizó en este horario para resguardar tanto la carga importada, como la seguridad de todos los automovilistas.

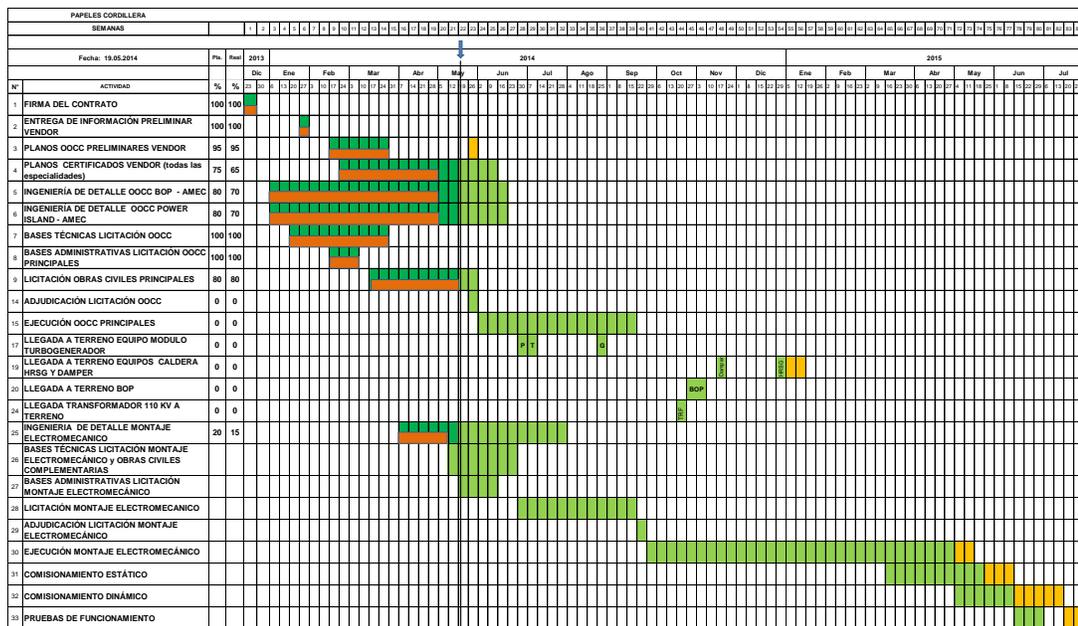
Para las otras piezas importadas para el montaje de la planta, CMPC acordó tantos con los proveedores, como con el freight forwarder utilizar la cláusula de incoterms Cost, Insurance and Freight, para que el vendedor fuese responsable de la mercancía hasta el puerto de destino. Para el resto de estas mercancías se utilizaron tantos contenedores Dry y contenedores Open Top. Estas mercancías utilizaron el puerto de destino de San Antonio.

Como no se trataba de carga sobredimensionada su proceso de importación fue de manera normal, pero a su vez también se acogieron a la regla 1 de la ley 18.634, de partes y piezas que son partes del bien de capital, por ende su importación también tuvieron pago preferencial de cero en el arancel aduanero.

Estas mercancías una vez internadas al país fueron enviadas a la planta de papeles cordillera de Puente Alto para su posterior uso.

Todo este proceso posee tiempos que se deben de cumplir, en la siguiente figura se muestra un cronograma de los procesos de la creación de esta planta.

Figura N°36: Cronograma de construcción de planta de cogeneración



Fuente: Empresas CMPC

A su vez existe un control de presupuesto para dicha importación que se puede visualizar en la siguiente figura, este presupuesto esta abordado en millones de dólares.

A continuación se definirán algunas de las siglas que aparecen en la figura N°37.

- BOP: Balance of Plant, el resto del proyecto, que no son parte de la planta misma de cogeneración, como pueden ser, equipos compresores, equipos eléctricos, etc.
- API: Es el presupuesto de CMPC del proyecto.
- Comprometido: Millones de dólares comprometidos por CMPC
- Pagado: Millones de dólares pagados a la fecha, febrero del año 2015.
- Estimado para el término: Estudio de estimación externo en millones de dólares para terminar el proyecto.
- Total estimado: Total financiero del proyecto en millones de dólares.
- Porcentaje: Porcentaje total final entre API y total estimado.

Figura N°37: Control de presupuesto

PROYECTO COGENERACIÓN EN [MUS\$]							
ITEM		API	COMPROMETIDO	PAGADO	ESTIMADO PARA TÉRMINO	TOTAL ESTIMADO	%
1	PLANTA COGENERACIÓN	53,70	42,95	8,60	46,78	55,38	103,1
1.1	Turbina a Gas	24,00	24,00	3,40	20,60	24,00	100,0
1.2	Caldera HRSG	9,00	10,64	2,70	7,94	10,64	118,2
1.3	Equipos Auxiliares	8,20	8,25	2,50	5,75	8,25	100,6
1.4	Montaje Electromecánico	10,50	0,00	0,00	10,50	10,50	100,0
1.5	Obras Civiles	2,00	0,07	0,00	2,00	2,00	100,0
2	BOP	16,30	5,30	1,94	15,16	17,10	104,9
2.1	Equipos Principales	4,30	1,60	0,20	4,10	4,30	100,0
2.2	Montaje Electromecánico	5,00	0,03	0,00	5,00	5,00	100,0
2.3	Obras Civiles	2,30	0,20	0,03	2,27	2,30	100,0
2.4	Ingeniería	1,50	1,50	0,70	0,80	1,50	100,0
2.5	Administración de Proyecto	1,70	1,70	1,00	1,50	2,50	147,1
2.6	Imprevistos	1,50	0,27	0,01	1,49	1,50	100,0
	TOTAL INVERSIÓN	70,00	48,25	10,54	61,94	72,48	103,5

Fuente: Empresas CMPC

CAPITULO 3: CONCLUSIONES

Producto del desarrollo de la presente investigación y la práctica profesional es posible concluir lo siguiente:

- a) El desarrollo del comercio internacional a lo largo del tiempo ha evolucionado constantemente, por ende las formas en cómo se lleva a cabo el intercambio de bienes y servicios entre personas naturales y o naciones también cambia. Los beneficios que puede apelar las distintas personas e instituciones crecen día a día, el establecimiento de acuerdos y tratados entre naciones se producen bajo el objetivo de generar instancias de comercio más equitativas y favorables entre las naciones. El comercio internacional debe procurar la igualdad de oportunidades para todos aquellos individuos y o países que actúen de él, los acuerdos internacionales deben definir el marco de acción respecto a la realidad de cada nación y no transformarse en un mercado delimitado y exclusivo.

- b) En este sentido las importaciones generan ventajas en el mercado local, ya que produce, aumenta los niveles de exigencia del consumidor y al mismo tiempo aumenta los estándares de calidad del bien o servicio a prestar. Esto ocasiona un mejor nivel de vida de la población.

- c) A través de una operación de importación de carga sobredimensionada como bien de capital se pueden obtener beneficios económicos, debido a las opciones que nos otorga el gobierno de Chile al momento de importar este tipo de carga. Como se ha visto existen distintos beneficios que se pueden amparar las instituciones al momento de importar. La desgravación arancelaria gradual que se genera al momento de internar la mercancía, genera un aumento en la producción de las empresas. Sin embargo, como se ha analizado dentro de este documento, pueden generar beneficios no solo a la empresa que interna la mercancía, si no que a toda la comunidad.

d) Este tipo de importaciones no son sencillas, necesitan contar tanto con medio de transporte adecuado para su movimiento, como con el apoyo de grupos de profesionales que ayudan a la correcta internación de las mercancías. Se entiende que la logística de carga sobredimensionada no es sencilla, y que a esto se le suman costos adicionales debido sus dimensiones, pero no se puede dejar de lado los beneficios que se generan, beneficio relacionado directamente en la producción (como lo expuesto en el caso práctico), como también generar beneficios colaterales, como por ejemplo aumento de la mano de obra, relacionado en la manipulación de este tipo de carga.

e) Sin duda alguna, el comercio internacional como muchas otras prácticas seguirán en constante evolución, ante ello sólo queda enfrentarlas con la mayor cantidad de información posible. Po ello la existencia de información presentada en este documento son de gran utilidad.

BIBLIOGRAFÍA

Referencias Bibliográficas:

Rodolfo Valenzuela Sepúlveda, Comercio Exterior: Todos lo hacen ¿y yo sé?, Legal Publishing, 2011.

Fernando Lafuente, Aspectos del Comercio Exterior (2010).

Hornrgren Charles, Contabilidad Administrativa (2006)

Hornrgren Charles, Harrison Walter y Linda Smith, Contabilidad 8a edición (2010)

Ernesto Alvial, Los documentos de Importación problemas y soluciones (2007)

Referencias Electrónicas:

Empresas CMPC

<http://www.empresacmpc.cl/wp-content/uploads/2014/04/Memoria-Financiera-CMPC-2013.pdf>

Aduana, Bienes de Capital,

<https://www.aduana.cl/pago-diferido-de-derechos-de-aduana/aduana/2007-02-28/161329.html>

DIRECON, Chile: Acuerdos Comerciales,

<http://www.direcon.gob.cl/acuerdos-comerciales/>

Bienes, tipo de Bienes,

<http://www.tiposde.org/empresas-y-negocios/247-tipos-de-bienes/>

Importación, Proceso para Importar

<https://www.aduana.cl/importaciones-de-productos/aduana/2007-02-28/161116.html>

http://www.documentos.camaraaduanera.cl/link/Estudio_Competitividad_Comex_PUC_V_Nov11.pdf.

Crítica económica de Karl Marx, Contribución a la crítica de la Economía Política

https://www.pensaryhacer.files.wordpress.com/2008/06/contribucion_a_la_critica_de_la_economia_politica.pdf

Tratamiento contable del bien de capital

http://www.sofofa.cl/opinion/boletines/tributario/trib_boletin270.htm

<http://elcontadoramericano.blogspot.com/2010/08/depreciacion-acelerada-de-activos-fijos.html>

http://www.contraloria.cl/NewPortal2/portal2/ShowProperty/BEA+Repository/Merged/2013/Archivos/358_Practica_Contable

Transporte de Carga Sobredimensionada,

<http://transporte-internacional-upc2013.blogspot.com/>

<http://www.vialidad.cl/productosyservicios/Documents/SPS/MANUAL-DE-AUTORIZACIONES-PARA-TRANSPORTES%20ESPECIALES-SPS.pdf>

ANEXOS

Anexo N°1: Pre Alerta de Embarque



Santiago, 05 de Febrero del 2015

Señores
CMPC TISSUE S.A.
Presente

Estimados

Por medio del presente nos es muy grato informar que su embarque se encuentra previsto arribar como sigue :

ALERT SEA	
REFERENCIA	: 4800106430
PROVEEDOR	: DISPENSING DYNAMICS INTERNATIONAL
CONSIGNEE	: CMPC TISSUE S.A.
FINAL VESSEL	: SAN FRANCISCO BRIDGE V1310E
ETD	: 19-01-2015
ETA	: 12-02-2015
BL	: SHA0644885
UNIDADES	: 2 X 40 HQ
PESO COBRABLE	: 6620.90
CANTIDAD BULTOS	: 4000
VOLUMEN	: 142.380
ORIGEN	: SHANGHAI
DESTINO	: VALPARAISO
MODO EMBARQUE	: FCL OCEAN

Mercadería

DC	Position	Measure	IDH	Description	Qty. Order	Qty. Booked
4800106430	1			TAPAS DISP. 91448	3000	3000
4800106430	3			BASE DISP. 91790	4000	4000

Ajuntamos copia de los siguientes Documentos

Condiciones de Pago Flete AL CONTADO
Condiciones de Pago Local CREDITO 30 DIAS

Cualquier flete collect deberá ser cancelado a:

AGILITY LOGISTICS CHILE S.A
Av. Apoquindo No. 3150, Piso 10, oficina 1001
Las Condes, Santiago de Chile
RUT : 76.408.000-9

Cta. Cta. Dólares N° 1200032600
Cta. Cta. Pesos Chilenos N° 0202226599
Banco ITAU

El tipo de cambio expresado en las facturas es referencial. Su pago debe ser efectuado en moneda de origen ó su equivalente en dólares americanos. Si el pago se efectuara en moneda nacional, el tipo de cambio a ser utilizado será establecido por Agility Logística Chile al momento de efectuarse el pago.

Para evitar costos de almacenaje y sobreestadía favor tomar las medidas para la entrada a Aduana a tiempo.

Favor indicar número de factura Agility o referencia de embarque correspondiente en comprobante en caso pagar vía transferencia bancaria.

Favor informar al área de operaciones y/o servicio al cliente de nuestra empresa vuestros requerimientos antes de la llegada de la nave, sugerimos un mínimo de 7 días de anticipación a la fecha estimada de arribo.

Favor notar fecha Standard días libre de demurrage (FCL solamente).

Contenedores secos/ Open Top / Flat Racks / Ventilated Equipment: 7 días de calendario .

Contenedores Refrigerados: 7 días de calendario .

Los avisos de llegada se envían inmediatamente como cortesía a nuestros clientes.

Agradecemos su preferencia y confianza por nuestros servicios.

Alfredo Pentz
Key Account Manager
Agility

Fuente: Empresas CMPC

Anexo N°2: Bill of Lading

Bill of Lading COPY		Bill of Lading for combined transport and port to port shipment		CCL Cargo Container Line Ltd.			
SHIPPER EUROTECH SUPPLY - UWE HENZE KIRSCHSTR. 12 80999 MUENCHEN GERMANY		B.L. N° HAMSIS100732		N° OF ORIGINALS 3 (THREE)			
CONSIGNEE (if - To Order - please indicate) CARTULINAS CMPC S.A. GERENCIA DE ABASTECIMIENTO AUGUSTINAS 1343 PISO 1 SANTIAGO CHILE		FORWARDING AGENT (Name and address - Reference) GEDDIS WILSON GERMANY GMBH & CO. KG HAMMERBROOKSTRASSE 89 20097 HAMBURG GERMANY		Phone: +49 40 3012 0 Fax: +49 40 3012 1342			
NOTIFY PARTY (the clause shall attach for letters to notify) == SAME AS CONSIGNEE ==		FOR DELIVERY APPLY TO: GEDDIS WILSON CHILE LTDA. AV. VITACURA 4380, 9TH FLOOR VITACURA - SANTIAGO CHILE RM CHILE		Phone: +5624503600 Fax: +5624503700			
FREIGHT PAID		PLACE OF RECEIPT MUENCHEN, GERMANY					
VESSEL GLASGOW EXPRESS / WCA175		PORT OF LOADING HAMBURG, GERMANY					
PORT OF DISCHARGE VALPARAISO, CHILE		PLACE OF DELIVERY VALPARAISO, CHILE					
SHIPPER'S MARKS AND NUMBERS CA - VALDIVIA 4800110245 VALPARAISO-CHILE	NO. OF PKGS 1 Pallet(s)	DESCRIPTION OF GOODS SAID TO CONTAIN MOTOR ELECTRICO	GROSS WEIGHT (KG) 404 KG	MEASUREMENT 0.95 M3			
Container 52LU901328	Seals WMA0102450 1 PLT - 404 KG - 0.95 M3	Type 40HQ	Weight(KG) 404	Volume(M3) 0.95	Packages 1 PLT	Mode CY/CY*	Temp
FREIGHT COLLECT *Shipper Load and Count Original Bill Required at Destination							
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER							
TEMPERATURE CONTROL INSTRUCTIONS: _____ FREIGHT CHARGES PAYABLE AT: VALPARAISO, CHILE BY: _____							
RECEIVED by the Carrier the Goods as specified above in apparent good order and condition unless otherwise stated, to be transported to such place as agreed, authorized or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading. In which the Merchant agrees by accepting this Bill of Lading, any local port charges and customs shall be paid.							
The particulars given above as stated by the shipper as to the weight, measures, quantity, number, contents and value of the Goods are unknown to the Carrier.							
In WITNESS where of the original Bill of Lading all of this tenor and date hereinafter signed in the number stated above one of which being accomplished the other(s) to be void.							
Place and date of issue: HAMBURG, GERMANY 24-Jan-15				TOTAL			
As Agent: GEDDIS WILSON GERMANY GMBH & CO. KG				AS AGREED			
Signed Manager on behalf of the carrier: Cargo Container Line Ltd.							

Fuente: Empresa CMPC

Anexo N°3: Factura Comercial



Commercial Invoice

Consignee : CMPC TISSUE S.A.
 ADD: AGUSTINAS 1343 EP, SANTIAGO CHILE
 Shipper: AAB (CHINA) CO., LTD.
 ADD: Dongxi Industrial District, Honglai Town, Nan' An City, Fujian Province, China
PO#4800109391

Invoice NO.: 14461-3-5
 Invoice Date: January 22nd, 2015
 Shipping Date: January 25th, 2015
 Port of Loading: Xiamen, China
 Port of Destination: Valparaiso, Chile
 Terms of Delivery: CFR Valparaiso

Marks	DESCRIPTION	CMPC CODE	ITEM	PC/ BAG	BAG/ CTN	TOTAL CTNS	TOTAL PCS	UNIT PRICE	AMOUNT	Remarks
LADY SOFT	Sanitary Napkin	96240	SM240TCB-S	8	24	137	26.304	\$0.0395	\$1.039,01	SC: 14461
		96270	SM240TCB-S	16	12	4950	950.400	\$0.0395	\$37.540,80	
		96041	SM240TMB-420	8	24	2193	421.056	\$0.0429	\$18.063,30	
		96054	SM280TMB-S	16	12	5208	999936	\$0.0460	\$45.997,06	
		96091	SM280TCB-S	8	24	2865	550.080	\$0.0460	\$25.303,68	
		Total:						15353	2.947.776	
TOTAL: SAY U.S. DOLLAR ONE HUNDRED AND TWENTY SEVEN THOUSAND NINE HUNDRED AND FORTY THREE CENTS EIGHTY FIVE ONLY.										3*40NOR

On and for Behalf of
 AAB (CHINA) CO., LTD.

Alice Li

Fuente: Empresas CMPC

Anexo N°4: Paking List

EuroTech Supply

Uwe Henze, Kirschstr. 12, 80999 München, GERMANY
 Tel.: +49 89 81889293 Fax: +49 89 81889294
 VAT No. DE 285974843

Packing List				N° Packing List: PL-15/01-010 Date: 12.01.2015				
To: CARTULINAS CMPC S.A. Gerencia de Abastecimiento Agustinas 1343 Piso 1 Santiago CHILE				From: EuroTech Supply – Uwe Henze Kirschstr. 12 80999 Munich GERMANY				
Country of export: GERMANY				Shipping Destination:				
Country of ultimate destination: CHILE				CA - Valdivia 4800110245 Valparaiso-CHILE				
Marks/No.	No. of Pkgs	Type of packaging	Full Description of goods	Qty	Units of measure	Unit net weight in kg	Unit value	Total Value
	1	palet	Purchase Order: 4800110245 Motor eléctrico 45 kW, 400/690/480 V, 50/60Hz., 225 8M Forma de construcción BST No. art. 11130164 marca WEG Origen: Brasil N° arancelario: 85015090 (NO preferencial) <u>Declaración:</u> El exportador de los productos incluidos en el presente documento, declara que, salvo indicación en sentido contrario, estos productos gozan de un origen preferencial. VAT-exempt export according to § 6 USG	1	Pz.	350,0 kgs.	2.090,00	2.090,00
	Total No. of Pkgs	Estimated Volume				Total gross Weight in kg		Total Invoice Value
	1	Dimensiones: 116 x 86 x 92 cm				404,0		2.099,00
We declare all informations contained in this document to be true and correct.							Terms of Delivery	
<p style="text-align: center;">_____ EuroTech Supply Uwe Henze _____</p>							EXW Munich	
<p style="text-align: center;">Please effect your payments to: Uwe Henze Bank: Sparda-Bank Munich, Account: 402412080, BLZ 70090500 IBAN: DE 07 700905000402412080 , SWIFT (BIC): GENODEF1504</p>								

Fuente: Empresas CMPC

Anexo N°5: Certificado de Origen

1. Esportatore (nome, indirizzo completo, paese) DANI SRL VIA MASCIONI 7 55016 PORDICCI - LUCCA		EUR.1 FI N. B 940951 <small>Prima di compilare il formulario consultare le note al retro</small>	
3. Destinatario (nome, indirizzo completo, paese (indicazione facoltativa)) DMC TISSILE SA INDUSTRIAS 1343 - SANTIAGO CHILE		2. Certificado utilizzato negli scambi preferenziali tra C.E.E. e CHILE <small>(Indicare i paesi, gruppi di paesi o territori di cui beneficia)</small>	
5. Informazioni riguardanti il trasporto (indicazione facoltativa)		4. Paese, gruppo di paesi o territorio di cui i prodotti sono considerati originari ITALIA	5. Paese, gruppo di paesi o territorio di destinazione CHILE
7. Osservazioni		8. N. d'ordine, marche, numeri, numero e natura dei colli (1), designazione delle merci 10 PLTS ELITE GOLD 33X33 OPTION 4 ELITE GOLD 33X33 OPTION 5 HS CODE 48183000 PO 4800111025	
9. Massa lorda (kg) o altra misura (l, m³, ecc.) 3041,000KG		10. Fattura (indicazione facoltativa) FATTURA NO. 10 DEL 23/1/2015	
11. VISTO DELLA DOGANA Dichiarazione certificata conforme Documento d'esportazione (1) modello n. 442/361 del 23/01/2015 IT LA SPEZIA CENTRAL Ufficio doganale Paese o territorio in cui il certificato è rilasciato ITALIA A LA SPEZIA DATA CAMPIONE			
12. DICHIARAZIONE DELL'ESPORTATORE Io sottoscritto dichiaro che le merci di cui sopra soddisfano alle condizioni richieste per ottenere il presente certificato. LA SPEZIA 29/01/2015 Fatto a P/C DANI SRL C/O LIBURTA E IT REF 10 0357 C/RENTO ERNO DINO pedoniere DORAZIO telefono 435511			

Fuente: Empresas CMPC

Anexo N°6: Entrega Entrante

	Envases Impresos S.A. Subgerencia de Adquisiciones Agustinas 1343 Entrepiso Fono (562)4412000 / Fax (562)6726403 P.O.Box 297 Santiago - Chile	ENTREGA ENTRANTE	
		Número : 180945189 Fecha : 19.02.2015 Centro : EEII TII TII Referencia : ENVIO DOCTOS.DE EMBARQUE Usuario : RCIDM	
Señores : AGENCIA DE ADUANAS JORGE STEPHENS			
Proveedor : NORDIC INC. Embarcador : GEODIS WILSON CHILE LIMITADA Pedido : 4800111867 - CFR VALPARAISO / SAN ANTONIO Aduana : Valparaíso Origen : EE.UU. Transporte : LOA (Marítimo)	Fecha ETS : 03.02.2015 Fecha ETA : 23.02.2015 Embalaje : BULTOS Cantidad : 1 Peso : 1.179,340 KG		
DOCUMENTOS QUE SE ENVIAN :			
FACTURA PROVEEDOR	8658	USD	2.999,70
B/L	SSE2331	USD	
CERTIFICADO DE SEGURO	S/N	USD	0,66
LISTA DE EMPAQUE	S/N		
CERTIFICADO DE ORIGEN	AUTOCERTIFICADO		
DECL. JURADA DEL VALOR	S/N		
	TOTAL CIF	USD	3.000,36
OBSERVACIONES : CONTENIDO BOND ENHANCER CON RESINA COORDINAR TRANSPORTE CON EGIDO TLC CHILE/USA F.E			
cc. Pedido 4800111867 Incl. lo citado			
		P. SERVICIOS COMPARTIDOS CMPC S.A.	
		Página 1 / 1	

Fuente: Empresas CMPC

Anexo N°7: Autorización de Circulación con Sobredimensión

 Dirección de Vialidad Ministerio de Obras Públicas Gobierno de Chile	AUTORIZACIÓN DE CIRCULACIÓN CON SOBREDIMENSIÓN		N° AUTORIZACIÓN 3726	N° SOLICITUD 26995	INGRESO 27/02/2014	REGIÓN TRAMITE V REGIÓN
				 291201433-0-0180773031		
IDENTIFICACIÓN DE LA EMPRESA						
NOMBRE / RAZÓN SOCIAL	JULIO EDUARDO VALLEJOS ABARZA			N°	N 22	
RUT EMPRESA	4506991-5			FONO	7133000	
REGIÓN	REGIÓN METROPOLITANA			CIUDAD	SANTIAGO	
COMUNA	SANTIAGO			EMAIL@	javiercanales@jvallejos.cl	
DOMICILIO	SAN ISIDRO					
INFORMACIÓN DE LA CARGA						
DESCRIPCIÓN CARGA	1 CONTENEDOR DE 20 FR					
PESO EN TONELADAS	Carga	Tara	PBT			
	18	18	36			
INFORMACIÓN DEL TRAYECTO						
REGIONES	ORIGEN	V REGIÓN		DESTINO	REGIÓN METROPOLITANA	
COMUNAS	ORIGEN	VALPARAISO		DESTINO	SAN BERNARDO	
LOCALIDADES	ORIGEN	VALPARAISO		DESTINO	SAN BERNARDO	
RUTA A RECORRER	LA POLVORA, RUTA 68, 70 AM. VESPUCCIO, 5 SUR					
TOTAL DE K.M	140		FECHA APROX. VIAJE	04-03-2014 0.00		
INFORMACIÓN DEL VEHICULO DEL TRANSPORTE						
PATENTES	Vehículo	FHSC-79	SemiRemolque	JL4963	Remolque	
CONFIGURACIÓN DE EJES						
DIST. ENTRE CONJUNTOS	3		8			
TIPO DE EJES	(S)	(D) (D)	(D) (D) (D)			
PESOS X EJES	6	12	18			
N° DE RUEDAS	2	8	12			
DISTANCIAS ENTRE EJES	0	1.3	1.3			
DEBERA : CUMPLIR CON LAS EXIGENCIAS Y/O RESTRICCIONES QUE MAS ABAJO SE INDICAN:						
Esta autorización debe ser comunicada a Carabineros de Chile, previo inicio del viaje (Artículo 63 Ley de tránsito N° 18.290). Controlar pesos y dimensiones en Plazas de Pesaje Fijas y Móviles del recorrido autorizado y entregar copia de esta Autorización en cada control CIRCULACIÓN: Se deberá cumplir estrictamente la normativa de tránsito vigente y aquellas condiciones que se establezcan en esta autorización. En caso de ver impedida su circulación, debido a las dimensiones autorizadas, deberá solicitar el apoyo a Carabineros de Chile, para el uso de caminos de alternativa. VELOCIDAD MÁXIMA : La establecida en la legislación Vigente o aquella que se determine expresamente en esta autorización. HORARIO DE CIRCULACIÓN: Exclusivamente con luz natural. Autorización excepcional en horario nocturno se indica en observaciones. RESPONSABILIDAD: El solicitante asumela total responsabilidad por los daños que el transporte que se autoriza pueda ocasionar, liberando a la Dirección de Vialidad del perjuicio que de ello resultare.						
AUTORIZACIÓN VALIDA						
VIGENCIA	FECHA DESDE :	05/03/2014	FECHA HASTA :	07/03/2014		
OBSERVACIONES Y/O RESTRICCIONES						
DEBE TRANSITAR CON ESCOLTA POLICIAL EN TODO EL TRAYECTO ; DEBE TRANSITAR CON LUZES Y ELEMENTOS ALERTADORES QUE DETERMINE LA LEY DE TRANSITO ; PASO POR RUTAS CONCESIONADAS COORDINAR PREVIAMENTE CON EMP. CONCESIONARIAS Y O MUNICIPIOS CUANDO CORRESPONDA						 EDUARDO ARAVENA FUENTEALBA Jefe Provincial D.V(S) Provincia de Valparaíso Vialidad - V Región
Todos los derechos reservados. Dirección Nacional de Vialidad Ministerio de Obras Públicas. Gobierno de Chile						

Fuente: Empresas CMP