



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

GUIA PRÁCTICA PARA EL PROCESO DE GARANTIZACIÓN DE
CONTENEDORES FCL Y LCL DURANTE UNA IMPORTACIÓN EN CHILE.

Autor

GLORIA DEL CARMEN MUÑOZ ADASME

INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL PRESENTADA A LA
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES
DE LA UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO PARA OPTAR AL
GRADO DE LICENCIADO EN NEGOCIACIONES INTERNACIONALES
TÍTULO PROFESIONAL DE ADMINISTRADOR DE NEGOCIOS
INTERNACIONALES

PROFESOR GUIA: DANIELLA DE LUCA NAVARRETE

Viña del Mar, Enero de 2013

Agradecimientos

Por el apoyo, cariño y constante ayuda durante la realización del presente documento doy gracias a mi familia y amigas. A mi madre Gloria, mi hermana Carla y mis dos pequeñas luces Sara y Valentina. A la eterna luz de amor que ahora me acompañará desde el corazón, a quien siempre me inculcó estudiar y se enorgulleció por lo mismo, mi padre Manuel, a él está dedicado este capítulo de mi vida. Los quiero mucho.

Gracias a todos quienes de alguna manera aportaron en este documento, a Daniel Gómez y Christian Zúñiga de Ultramar Agencia Marítima.

A don Pablo Arias de Agencias Jorge Carle & Cía, por su ayuda, conocimientos compartidos y por su disposición.

Gracias a la profesora Daniella de Luca por brindarme apoyo, comprensión y paciencia.

Agradecimientos a los lectores, actuales y futuros de dicho documento que no pretende más que ser una Guía de gran utilidad.

Y nunca está demás en agradecerse a uno mismo, a nuestras capacidades y constante esfuerzo por conseguir y cumplir nuestras metas.

Muchas Gracias a todos.

Índice

<u>Contenidos</u>	<u>Página</u>
Índice.....	3
Siglas y Abreviaturas.....	7
Introducción.....	9
Capítulo 1: Antecedentes de la práctica.....	11
1.1 Descripción de la compañía.....	11
1.1.1 Ultramar Agencia Marítima Ltda.	13
1.1.2 Visión de Ultramar Agencia Marítima Ltda.	15
1.1.3 Misión de Ultramar Agencia Marítima Ltda.	15
1.1.4 Calidad, Seguridad y Medio Ambiente en Ultramar Agencia Marítima.....	16
1.1.5 Organigrama.....	17
1.1.5.1 Área Servicio al Cliente.....	19

1.2 Descripción de las funciones realizadas.....	21
1.2.1 Trabajo Desarrollado.....	21
1.2.1.1 Área Garantía Contenedores.....	22
• Proceso y Pasos a seguir en una Garantización de	
Contenedores.....	23
- Garantía con BL Original.....	25
- Garantía con BL Hijo.....	28
- Garantía de Contenedores manifestados como tránsito.....	31
- Garantía a Almacenes Extraportuarios.....	34
1.2.1.2 Facturación y recaudación de servicios gate.....	36
A. Proceso de facturación y recaudación Gate In.....	37
B. Proceso de facturación y recaudación Gate Out.....	38
1.2.2 Razones que impulsan el tema a desarrollar.....	40

Capítulo 2: Desarrollo del Tema.....	41
2.1 Objetivos generales y específicos.....	41
2.1.1 Objetivos Generales.....	41
2.1.2 Objetivos Específicos.....	41
2.2 Metodología.....	42
2.3 Marco Teórico.....	43
2.3.1 Definiciones.....	43
• Logística.....	43
• Comercio Exterior.....	47
• Exportación.....	53
• Importación.....	59
❖ Contenedor.....	66
❖ Cadena Logística de Contenedores.....	69

2.4 Desarrollo de la Investigación.....	74
2.4.1 Guía Práctica del Proceso de Garantización de Contenedores FCL y LCL durante una Importación en Chile.....	74
• El proceso de garantizar un contenedor.....	89
Capítulo 3: Conclusiones.....	101
Webgrafía.....	105
Bibliografía.....	107
Anexos.....	108

Siglas y Abreviaturas

B/Ls: del inglés, Bill of Lading, “Conocimiento de Embarque” Escritura privada en que el capitán y cargador reconocen el hecho del embarque de las mercancías y expresan las condiciones del transporte convenido.¹

Pymes: Pequeñas y Medianas Empresas. Clasificadas en la estructura empresarial de Chile de 1997 como aquellas empresas de entre 5 y 199 trabajadores, con facturación de ventas anuales entre 2400 y 100.000 UF.²

Incoterms: del inglés, International Commerce Terms, “Términos Internacionales de Comercio” Son términos definidos y elaborados por la Cámara Internacional de Comercio (CIC), con la finalidad de establecer un lenguaje estandarizado que pueda ser utilizado por los compradores y vendedores que participan en negocios internacionales.³

TATC⁴: Título de Admisión Temporal de Contenedores. Es una Admisión temporal para el contenedor en el que llega la carga de importación, cuyo ingreso se autoriza temporalmente para el efecto del transporte en territorio nacional de la carga que contiene.

¹ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html

² <http://www.sofofa.cl/pymes/pymes.htm>

³ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228113214.html

⁴ Sigla que varía entre TATC y TACT, pero se refieren al mismo concepto.

FOB: sigla del inglés “Free on Board” (libre a bordo) es parte de las cláusulas Incoterms, implica que el vendedor carga la mercancía en el barco y a partir de ese momento la mercancía ya es responsabilidad del comprador.

CIF: sigla del inglés “Cost, Insurance and Freight” (costo seguro y flete) es una de las normas Incoterms, implica que el vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino.⁵

FCL: sigla del inglés “Full Container Load” (contenedor a carga completa), significa que el contenedor ha sido cargado o llenado por un solo embarcador o consignatario.

LCL: sigla del inglés “Less than a Container Load”, Contenedor completado con distintas mercancías –compatibles- pertenecientes a distintos embarcadores o consignatarios con el mismo destino.

E.I.R: sigla del inglés “Equipment Interchange Report”, Recibo de Intercambio de Equipos, documento utilizado para transferir de mano las responsabilidades del estado general de un contenedor.

C.I.R: sigla del inglés “Container Inspection Report”, Reporte de Inspección del Contenedor, documento utilizado cuando se entrega o recibe un contenedor. En ella se registran los daños que la unidad pudiera tener.

⁵ <http://www.aprenderaimportar.com/2012/06/los-incoterms-mas-utilizados.html>

Introducción

Las razones que impulsaron al desarrollo de la práctica profesional en la compañía Ultramar Agencia Marítima fueron las experiencias previas de distintos alumnos de la carrera, quienes daban a conocer la empresa y las diferentes áreas en las cuales uno se puede desenvolver, además de un ambiente de trabajo agradable y mucha disposición en la ayuda y el aprendizaje para los alumnos en práctica, siendo ésta a la vez, una práctica profesional remunerada.

Una vez realizada dicha práctica la autora pudo observar que una parte del proceso logístico del comercio internacional es bastante desconocida por muchos participantes de esta cadena logística de importación. Siendo éste punto una de las aristas que motiva a desarrollar y describir el tema principal de este documento: Guía práctica para el proceso de garantización de contenedores FCL y LCL durante una importación en Chile.

La garantía del contenedor se puede entender literalmente como algo bastante simple, ya que es el proceso de presentar la póliza de seguro del contenedor ante una agencia marítima para comprobar que dicha unidad se encuentra asegurada ante cualquier siniestro.

Pero este simple proceso implica una serie de pasos conjuntos no descritos. Por ejemplo en el momento de realizar la garantización del contenedor, se genera automática y electrónicamente el número TATC del contenedor, con el cual podrá transitar en territorio chileno. Conjuntamente además, se genera el cargo por concepto de Gate In, el cual permite mover con grúas especializadas los contenedores en puerto y depósitos.

Estas dos aristas de la garantización de contenedores por ejemplo muchas veces se desconocen, o sólo se sabe que son necesarias sin siquiera saber su real significado o sin saber qué sucede en caso de no realizar el proceso y no obtener por ejemplo el TATC o no pagar el Gate In correspondiente.

Es por esto que a través del presente documento se pretende informar y guiar de una manera práctica y didáctica el proceso de garantización de contenedores FCL y LCL durante una importación en Chile.

Capítulo 1: Antecedentes de la práctica

A continuación se realizará una descripción de Ultramar Agencia Marítima Ltda., su historia, misión, visión, servicios que ofrece, organización del personal interno, negocio a nivel nacional e internacional, entre otros; dando a conocer en primer lugar la estructura corporativa del Grupo Ultramar al cual pertenece Ultramar Agencia Marítima Ltda.

1.1 Descripción de la compañía

El Grupo o Holding Ultramar es un conjunto de empresas que entrega un servicio integral a toda la cadena logística de sus clientes.

En términos de organización y estructura el grupo de empresas está compuesto por:

ULTRAGAS, Propiedad de Barcos y Operación.

Con presencia marítima regional e internacional, Ultragas tiene áreas responsables de brindar servicios de alta calidad en el transporte marítimo a través de Buques tanque, Transportadores de gas, Buques transportadores a granel, transportadores de productos químicos, Naves de Contenedores, Multipropósito, entre otros.

ULTRATUG, *Operación de Naves Remolcadoras.*

Es el primer actor de la industria a nivel regional encargado de Remolques en puerto, Salvamento y servicios especiales, y Suministro mar adentro.

ULTRATERRA, *Otras Inversiones.*

Es la encargada de de inversiones relacionadas en negocios estratégicos para el grupo de empresas. Con inversiones en Energía, Bienes raíces, entre otros.

ULTRAMAR, *Agencias Multimodales, Puertos y Logística.*

Con más de 22 sucursales marítimas en 7 países, este importante operador portuario es el encargado de Agencias Navieras, Representaciones de Líneas Navieras, Terminales Portuarios, Estiba, Terminales de contenedores, Logística y Bodegaje; realizando a la vez las tareas de Transportista y Operador Logístico.⁶

⁶⁶ Información obtenida desde Ultramar Agencia Marítima Valparaíso.

1.1.1 Ultramar Agencia Marítima Ltda.

Fundada en 1952 por el Capitán Albert von Appen, Ultramar Agencia Marítima nace con el fin de brindar servicios de agenciamiento marítimo a buques que recalcan en puertos chilenos.

Ultramar Agencia Marítima es parte del Grupo Ultramar y actualmente tenemos presencia en los principales terminales marítimos, aéreos y terrestres de Chile, desde Arica a Puerto Williams, y en constante expansión a lo largo de América Latina, ofreciendo servicios en toda la cadena de transporte y logística de nuestros clientes.⁷

⁷ “Compañía”, <http://www.ultramar.cl/compania.php>

- **Servicios de Agencia y Logística en el mundo**

“En Ultramar Agencia Marítima y en nuestras empresas relacionadas, hemos alcanzado cobertura nacional e internacional, logrando presencia con nuestras diferentes líneas de negocio en los más importantes mercados de América Latina.

Todas nuestras oficinas cuentan con personal especializado y el equipamiento necesario para brindar servicios uniformes y de calidad. A su vez, están debidamente interconectadas en red con nuestras oficinas principales ubicadas en Santiago de Chile.

A nivel internacional, Ultramar opera en Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay, Brasil, Panamá, Colombia, Ecuador y Perú”⁸

Figura 1: Logo corporativo Ultramar Agencia Marítima



Fuente: www.ultramar.cl

⁸ Cobertura <http://www.ultramar.cl/cobertura-network.php>

1.1.2 Visión de Ultramar Agencia Marítima Ltda.

“Contribuir a que Chile sea una potencia en el intercambio comercial”

1.1.3 Misión de Ultramar Agencia Marítima Ltda.

“Nuestra misión es ser la principal plataforma de soluciones innovadoras e integrales para el comercio exterior de Chile, sus regiones y sus principales industrias

Los valores en que se sustenta nuestra compañía son:

Integridad: Altos estándares de comportamiento.

Excelencia: Atención a los detalles, profesionalismo y responsabilidad.

Entusiasmo: Vitalidad y alegría en la búsqueda de soluciones innovadoras para nuestros clientes.

Con ello, Ultramar Agencia Marítima Chile es líder en el mercado, enfrentando con gran optimismo los desafíos del futuro.”⁹

⁹ “Misión”, <http://www.ultramar.cl/mision.php>

1.1.4 Calidad, Seguridad y Medio Ambiente en Ultramar Agencia Marítima.

Calidad.

“Nuestra intención es mejorar continuamente nuestro sistema de gestión de calidad para cumplir y en lo posible exceder las expectativas de nuestros clientes, el respaldo de este compromiso está reflejado en nuestra certificación ISO 9001:2008.”

Seguridad.

“Es propio a nuestra filosofía entregar servicios con los más altos estándares de seguridad y promover constantemente políticas que resguarden la seguridad y salud de nuestros clientes y colaboradores.”

Medio Ambiente.

“Procuramos que nuestras operaciones sean amigables con el entorno y buscamos permanentemente innovar en soluciones limpias, las cuales esperamos que aporten a la sustentabilidad de los recursos naturales.”¹⁰

¹⁰ “Calidad, Seguridad y Medioambiente”, <http://www.ultramar.cl/calidad.php>

1.1.5 Organigrama

Figura 2: Organigrama Ultramar Agencia Marítima (Valparaíso).

A continuación se muestra el organigrama de la Agencia.

Aquí es posible apreciar el área Servicio al Cliente dentro del departamento de Logística y Documentación; área en la cual se realizó la práctica profesional.

Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

1.1.5.1 Área Servicio al Cliente (*Departamento de Logística y Documentación*)

El área de servicio al cliente se encuentra dentro del departamento de logística y documentación de Ultramar Agencia Marítima Valparaíso. Esta unidad está encargada de distintos tipos de servicios los cuales son el área de garantías, gates, caja, importaciones y exportaciones. Cada una de éstas entrega distintos servicios a los clientes, los cuales se detallan a continuación:

- Área Garantías
 - Garantías Línea
 - Garantías Forwarder

- Área Gates
 - Facturación Gate IN/OUT
 - Facturación Embarque cancelado
 - Creación/Modificación cliente
 - Desbloqueo cliente.

- Caja
 - Recaudación

- Área Importaciones
 - Revisión y corrección de B/Ls
 - Cambio de almacén
 - Certificado de Transbordo
 - Carta de reclamo
 - Apertura de B/Ls
 - Entrega de B/Ls
 - Aclaraciones

- Área Exportaciones
 - Entrega B/Ls
 - Carta de T°/Carta IMO
 - Tramitación Integral de embarque (TIDE)

1.2 Descripción de las funciones realizadas

A continuación se describirán las funciones realizadas durante el período de práctica profesional, detallando paso a paso cada función y sus respectivas responsabilidades.

1.2.1 Trabajo desarrollado

El trabajo desarrollado durante la práctica profesional fue:

- A.** Garantización de Contenedores
- B.** Facturación/Recaudación de servicios Gate

Todo esto en el área de Servicio al Cliente del departamento de Logística y Documentación, en el edificio corporativo de la compañía ubicado en la ciudad de Valparaíso, Calle Cochrane n° 813, Pisos 7 y 8.

1.2.1.1 Área Garantía Contenedores

Para dar a conocer el proceso de garantización de contenedores debemos saber en primer lugar qué es una garantía de contenedores:

- La Garantía de contenedores es el proceso, aplicado a las importaciones, en el cual se presenta una póliza que cubre los eventuales daños al contenedor desde que se retira de puerto (cargado) y es devuelto al depósito.¹¹

Este proceso es el último control de la cadena logística antes de que el cliente retire su carga, por lo cual tiene un alto grado de importancia.

¹¹ Presentación “Ok-Garantía Contenedores” del departamento Cliente, Ultramar Valparaíso.

- **Proceso y Pasos a seguir en una Garantización de Contenedores**

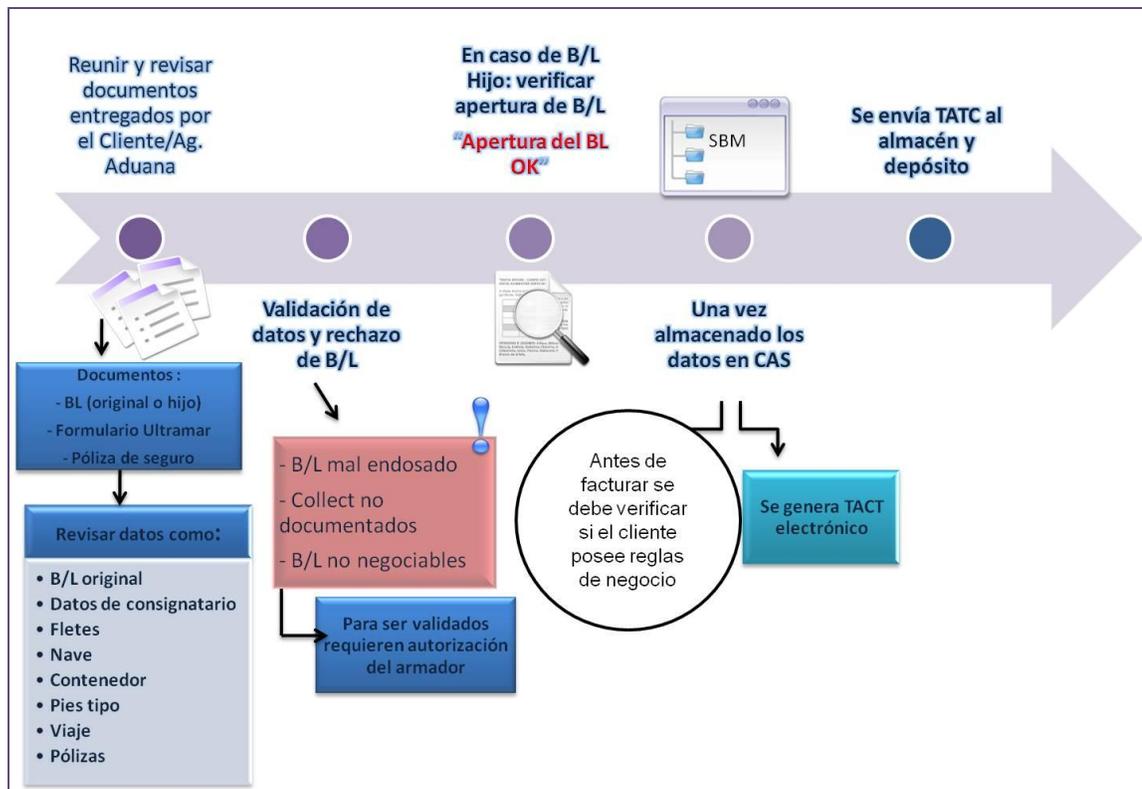
En primer lugar se deben recibir los documentos presentados por el cliente, representante o Agente de Aduana, quienes para un eficiente proceso en tiempos de espera tienen plazo de lunes a viernes desde 8:30 am hasta 12:30 para entregarlos en ventanilla, de esta manera una vez procesados en los sistemas de Ultramar, podrán ser retirados en horario hábil durante las tardes de lunes a viernes.

Para garantizar un contenedor se deben presentar 3 documentos primordiales que son:

- BL (original o hijo), *la diferencia entre garantizar con BL original o hijo es que en el caso del BL hijo se debe revisar en el sistema si ese BL tiene su apertura (en caso que se trate de un contenedor) para continuar con el proceso*
- Formulario Ultramar, *el formulario entregado por Ultramar es para facilitar y agilizar la revisión de datos y posterior digitación de estos en el sistema para liberar o garantizar el contenedor indicado.*
- Póliza o Certificado de Seguro, *estos corresponden al seguro contratado por el cliente/Agente de Aduana. (Según corresponda en cada caso)*

Figura 3: Proceso Garantía Contenedores con BL Original e Hijo.

En la siguiente figura se muestra el proceso de la garantía de contenedores



Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

Para entender mejor el proceso es importante saber que el tramitador – usuario, agente de aduana o cliente particular- puede realizar la garantía antes, durante o posteriormente al arribo de la nave en puerto.

En este proceso de garantización se utiliza un sistema operativo llamado CAS¹² perteneciente al árbol de aplicaciones, sistema intranet con el que trabaja la empresa.

¹² CONTAINER ADMINISTRATION SYSTEM

- **Garantía con BL Original**¹³

En el primer caso de garantía con BL original, al revisar los documentos se debe tener especial cuidado con que:

- El formulario de garantía esté debidamente firmado y timbrado por el habilitado de la agencia de aduana.
- El BL original esté emitido por los armadores representados con el debido endoso¹⁴.
- Se entregue fotocopia de BL por ambas caras
- En caso que se requiera presenten el/ los certificado(s) de seguro del/los contenedores correspondientes.

Las líneas navieras que operan con BL Original son MOL, HAPAG-LLOYD y HAMBURG SÜD.

Figura 4: Logos corporativos MOL, HAPAG-LLOYD Y HAMBURG SÜD.



Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

¹³ También nombrado como BL Master o de Línea

¹⁴ Se debe tener claro los endosos de BL ya que un BL mal endosado no se debe liberar ni garantizar hasta que se tenga una instrucción emitida por el armador/embarcador. *Definición de Endosar: 1. tr. Ceder a favor de alguien una letra de cambio u otro documento de crédito expedido a la orden, haciéndolo así constar al respaldo o dorso. <http://lema.rae.es/drae/?val=endoso>, Real Academia Española.

Una vez cumplido se procede con la garantización y liberación vía CAS como se muestra en la figura 5.

Figura 5: Árbol de Aplicaciones (CAS) Garantía con BL Original

(Búsqueda Contenedor y Datos Correspondientes SBM)

Filtro de Búsqueda	
Agencia	VALPARAISO
Nº de BI	
Contenedor	SUDU498604-5
Fecha Garantía	

Sbm	
NaveViaje	BAHIA CASTILLO / 10 / 10 / Nave Contable 34345
Emisor BI	HAMB HAMBURG SUD SHIPPING GROUP (PSN)
Consignatario	99520000-7 ? COMPANIA DE PETROLEOS DE
P.Embarque	CARTAGENA, CO
P.Desc	VALPARAISO
P.Final	VALPARAISO
Agencia	VALPARAISO
Cliente que Paga	99520000-7 ? COMPANIA DE PETROLEOS D
Tipo Garantia	CL ? CLEANING CHARGE <input checked="" type="checkbox"/> Agente Aduana Paga
Datos Mail	
Armador	? Glosa
Ag. Aduana Tramitador	6134085-8 ? QUINTO SCHIAPPACASSE MOR

Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

En la figura anterior se muestra la pantalla en la cual se ingresa el número de contenedor para proceder con la garantía con BL Original, donde posteriormente a este paso el sistema mostrará todos los datos relevantes registrados previamente en el SBM¹⁵ tales como puerto de embarque, puerto de descarga, puerto final, consignatario, nave, viaje, entre otros datos como el operador, pies tipo del contenedor y depósito. En esta parte se debe chequear cada uno de estos datos con el BL original entregado.

¹⁵ SISTEMA PROPIETARIO DE REGISTRO DE BL Y MANIFIESTO.

Teniendo ingresado en CAS los datos necesarios para la liberación del contenedor, se procede a almacenar en la base de datos. Es en ese acto cuando se generará la factura por concepto de “gate in” y la generación del TATC¹⁶ electrónico.

Figura 6: Árbol de Aplicaciones (CAS) Generación del Tatc.

A continuación se muestra la generación del TATC y cobro de Gate in en la pantalla del sistema.

Contenedores						
	Oper	Pies Tipo	Deposito Devolucion	Monto Gin	Nº Tatc	Fecha Descarga
1	HAMB	20ST	VAG	39000	194378	

Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

¹⁶ TATC título de importación temporal de contenedor. Es una Admisión temporal para el contenedor en el que llega carga de importación, cuyo ingreso se autoriza temporalmente para el efecto del transporte de la carga que contiene. Lo tramita la compañía naviera.

<http://www.pollmann.cl/Resoluciones/glosario.pdf> Agencia de Aduanas.

**El Tatc está dado por un número correlativo que al generarse es transmitido tanto al almacenista como al depósito asignado en garantía para su liberación.* Documento “Formato para descripción de procesos”, Garantía de contenedores, Ultramar Agencia Marítima Ltda., Valparaíso.

- **Garantía con BL Hijo**

Este segundo caso de garantización con BL hijo es bastante similar al anterior.

En este caso los documentos requeridos son:

- Formulario de garantía
- Fotocopia de BL hijo
- Certificado de seguro del/los contenedores, según corresponda.

Luego de obtener dichos documentos se procede al proceso de liberación o garantización del contenedor, ingresando -al igual que en el caso anterior- el número de contenedor en CAS para que el sistema arroje los detalles de dicho contenedor con respecto a la nave, viaje, puerto embarque, puerto final, etc.

Figura 7: Árbol de Aplicaciones (CAS) Garantía con BL hijo. (Búsqueda Contenedor)

A continuación se muestra la ubicación en el sistema donde se debe ingresar el correlativo del contenedor a liberar o garantizar.

The image shows a screenshot of a web application interface for searching container details. The form is titled "Filtro de Búsqueda" and contains several input fields. The "Agencia" field is set to "VAP" and "VALPARAISO". The "Contenedor" field is highlighted with a red box and contains the value "FSCU352967-7". The "Fecha Garantia" field is empty. Below the search filter, there is a section titled "Sbm" with fields for "NaveViaje", "Nave Contable", "Emisor BI", and "Consignatario". The "Consignatario" field contains a question mark.

Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

Posteriormente al ingresar dicho correlativo el sistema debe arrojar inmediatamente en letras mayúsculas y en color rojo la frase “Apertura de BL OK”. Dicha información es muy importante pues nos indica que el forwarder (tramitador) ha presentado la apertura¹⁷ del BL. En el caso que no aparezca dicha frase, **NO** se puede liberar la carga.

Figura 8: Árbol de Aplicaciones (CAS) Garantía con BL hijo.

En la siguiente figura se muestra y destaca la revisión de la apertura del BL hijo para continuar con la liberación o garantía del contenedor.

Filtro de Búsqueda		Ingreso					
Agencia	VAP ? VALPARAISO	APERTURA DE BL OK					
Nº de BL	SUDUC00463146052	<input type="checkbox"/> Endoso	<input checked="" type="checkbox"/> Canje Devue				
Contenedor		Contenedores					
Fecha Garantía		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Contenedor</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>FSCU352967-7</td> </tr> </tbody> </table>		Contenedor		1	FSCU352967-7
Contenedor							
1	FSCU352967-7						
Sbm							
Nave/Viaje	BAHIA CASTILLO / 10 / 10 / Nave Contable	34345					
Emisor BL	HAMB	HAMBURG SUD SHIPPING GROUP (PSN					
Consignatario	89170800-9 ?	PANALPINA CHILE TRANSPOR					
P.Embarque	ANTWERP	P.Desc	VALPARAISO				
P.Final	VALPARAISO	Agencia	VALPARAISO				
Ciente que Paga	89170800-9 ?	PANALPINA CHILE TRANSPOR					
Tipo Garantía	CL ? CLEANING CHARGE	<input checked="" type="checkbox"/> Agente Aduana Paga					
Datos Mail							
Armador		Glosa					
Ag. Aduana							
Tramitador							
Aseguradora							
Poliza							
Distribucion Actua							
Deposito	Pies	Tipo	\$				
SIT		20ST					
VA9		20ST					

Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

¹⁷ La apertura es el desglose de un BL en varios BLs. Por ejemplo un BL madre en uno o varios BL Hijo, un BL Hijo en uno o varios BL Nieto, y así sucesivamente.

Finalmente teniendo todos los campos con la información completa se procede a “Guardar” los datos en el sistema, con lo cual se generará tanto, la factura por concepto de Gate In / Cleaning Charge / Demurrage (según corresponda); como el TATC con la liberación/garantía del contenedor.

Figura 9: Árbol de Aplicaciones (CAS) Generación del Tatc.

Contenedores						
	Oper	Pies Tipo	Deposito Devolucion	Monto Gin	Nº Tatc	Fecha Descarga
1	HAMB	20ST	VAS	39000	194378	

Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

- **Garantía de contenedores Manifestados como Tránsito**

Este proceso es para aquellos contenedores que están manifestados como tránsito, es decir, su depósito final no es dentro de Chile, sólo llega a puerto Chileno para luego ser transportado a depósito final en otro país.

Las líneas navieras que garantizan contenedores de tránsito son

Figura 10: Logos corporativos Líneas navieras.



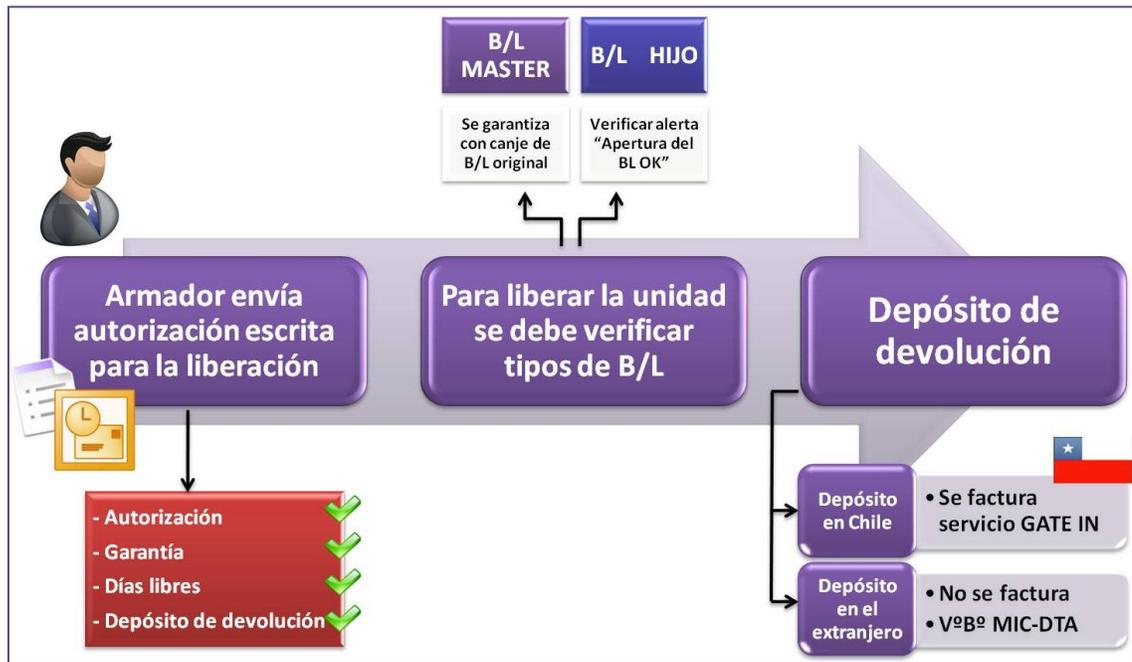
Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

Existen dos modos de garantizar en este caso lo cual depende de la línea naviera.

Para Hamburg Süd se detalla en la figura 11, siendo la figura 12 la que detalla el proceso para el resto de la líneas navieras con las cuales se trabaja en Ultramar.

Figura 11: Garantía Contenedor de Tránsito sólo para HAMBURG SÜD

En la siguiente figura se muestra el proceso para garantizar un contenedor que esté manifestado como tránsito perteneciente a la línea naviera HSÜD.

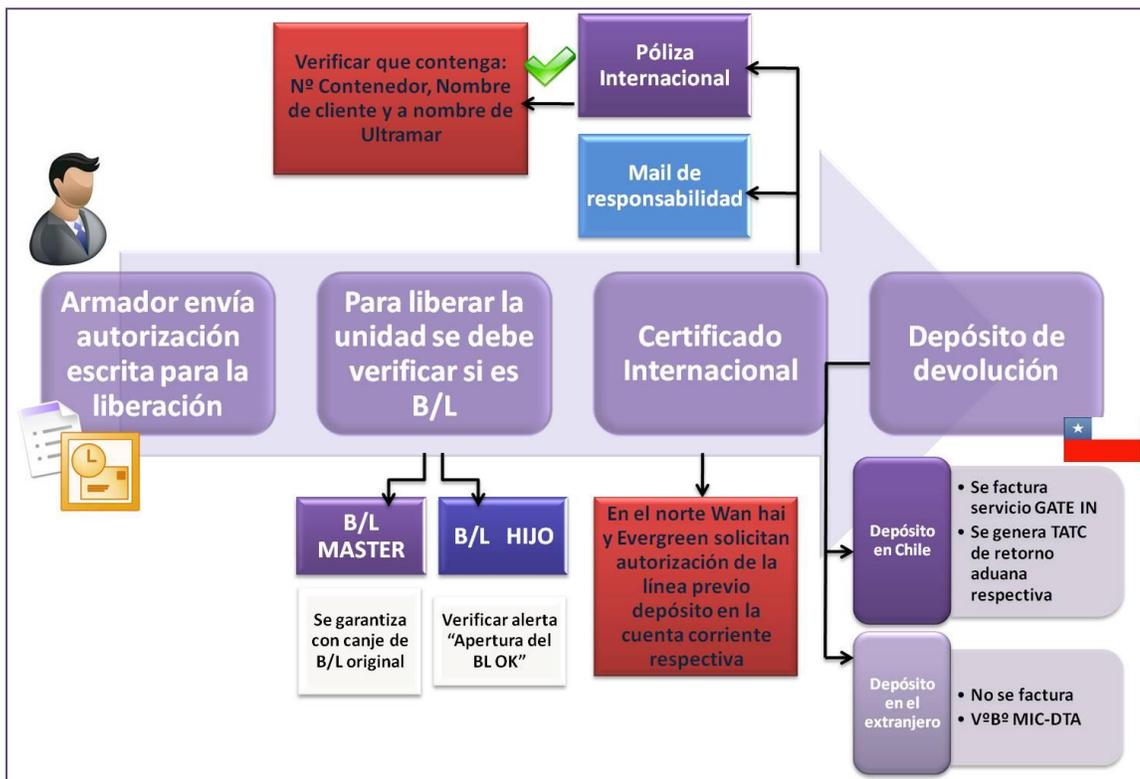


Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

Figura 12: Garantía Contenedor de Tránsito sólo para las líneas:

HAPAG-LLOYD, MOL, CMA-CGM, EVERGREEN MARINE CORP y WAN HAI LINES LTDA.

En la figura se muestra el proceso para garantizar un contenedor que esté manifestado como tránsito perteneciente a cualquiera de las líneas antes mencionadas.



Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

- **Garantía a Almacenes Extraportuarios.**

Previo a detallar este proceso, se entrega la definición de un almacén extraportuario descrita en la Ordenanza de Aduanas, del Servicio Nacional de Aduanas.

“Ordenanza de Aduanas - Libro II, Título III - Del almacenamiento de las mercancías.

Artículo 56.- Se entiende por almacén extraportuario el recinto de depósito aduanero destinado a prestar servicios a terceros, donde puede almacenarse cualquiera mercancía hasta el momento de su retiro, para importación, exportación u otra destinación aduanera. DFL Hacienda 1/97 Art.64”¹⁸

Es decir, en este proceso se garantizan los contenedores consolidados que llegan a este espacio físico -llamado almacén extraportuario- donde se almacena la mercancía a la espera de ser retirada o ingresada al país.

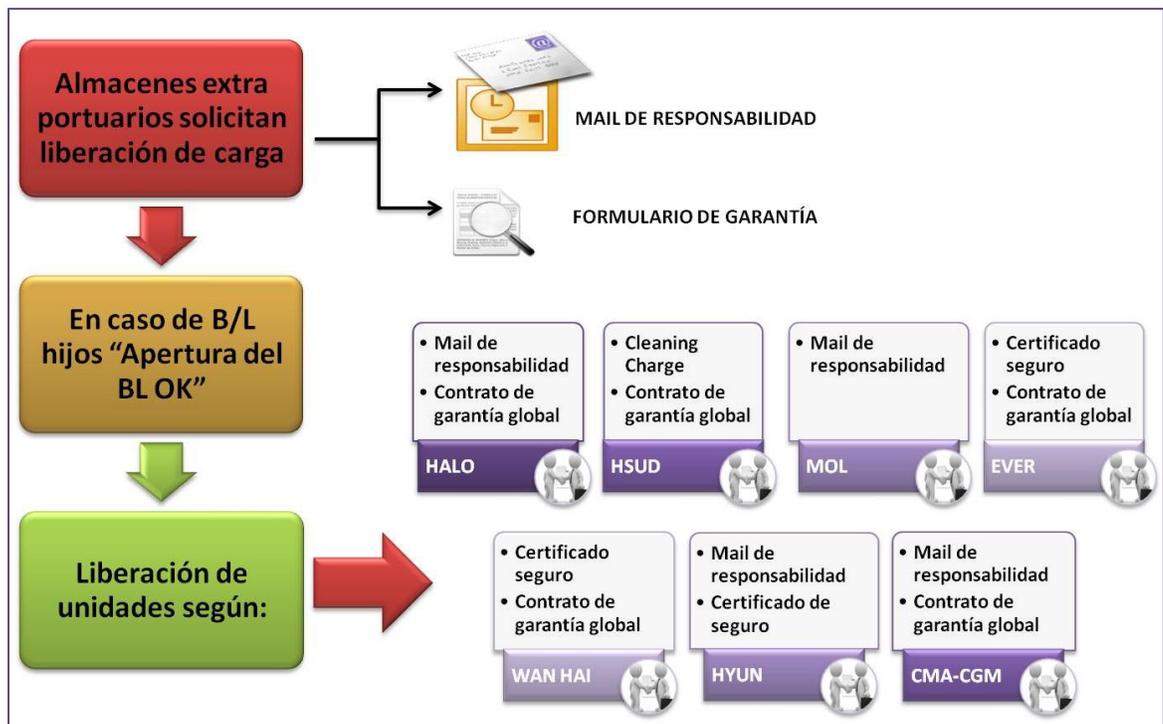
En estos casos se trabaja con los siguientes almacenistas:

- SAAM extraportuario
- TEXVAL extraportuario
- TPS
- SITRANS extraportuario

¹⁸ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070705/pags/20070705155208.html

Figura 13: Garantía de contenedores a Almacenes extraportuarios

En ésta imagen se detalla el proceso de garantización en almacenes extraportuarios.



Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

Tal como se demuestra en la figura anterior para cada línea naviera existen distintas exigencias de documentos para poder proceder con la garantía.

Es necesario recordar que en cada caso de garantización siempre se debe tener especial atención en que cuando se trata de un BL hijo, éste debe tener su apertura previamente tramitada para continuar con el proceso.

1.2.1.2 Facturación y recaudación de servicios Gate

La facturación de gates consiste en el cobro que realiza una compañía por el uso de grúas para la carga y descarga de contenedores vacíos.

Existen dos tipos de cobro de gates, uno para importaciones y otro para exportaciones, los cuales se describen a continuación:

- A. Gate In: cobro que realizan las compañías navieras, y que corresponde al uso de una grúa para descargar el contenedor vacío una vez que es devuelto al depósito que ellos asignaron. Se utiliza en las Importaciones.¹⁹
- B. Gate Out: Cobro que realizan las compañías, y que corresponde al uso de una grúa para cargar el contenedor vacío en el depósito que ellos asignaron. Se utiliza en las Exportaciones.²⁰

Cualquier tipo de facturación se puede generar en 3 modalidades:

- Cuando el cliente se acerca a la oficina a retirar la factura (*Front Desk*)
- Cuando el cliente solicita la factura a través de correo electrónico.
- Posteriormente al zarpe de la nave.

¹⁹ <http://www.pollmann.cl/Resoluciones/glosario.pdf> Agencia de Aduanas.

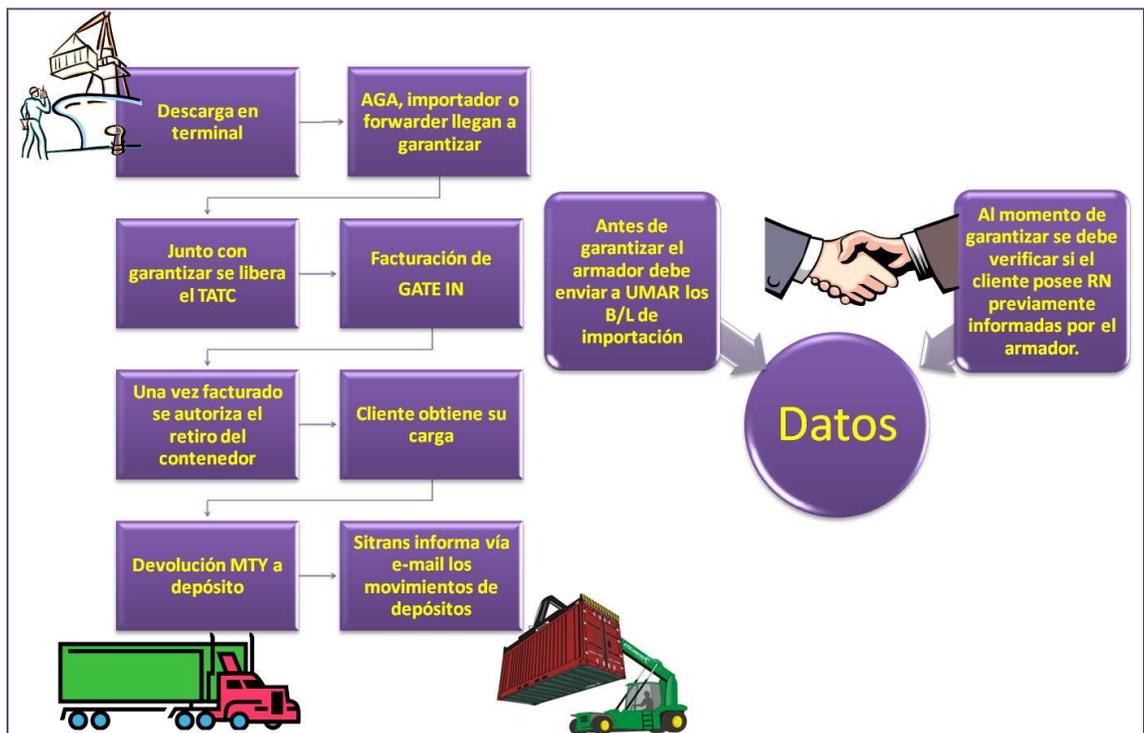
²⁰ <http://www.pollmann.cl/Resoluciones/glosario.pdf> Agencia de Aduanas.

A. Proceso facturación y recaudación Gate In

Este proceso es un cobro anticipado del servicio a prestar, el cual además tiene distintos modos de operar dependiendo si el cliente es o no representado. A continuación en las figuras 13 y 14 se muestran ambos procesos detalladamente.

Figura 14: Proceso facturación y recaudación Gate In (cliente representado)

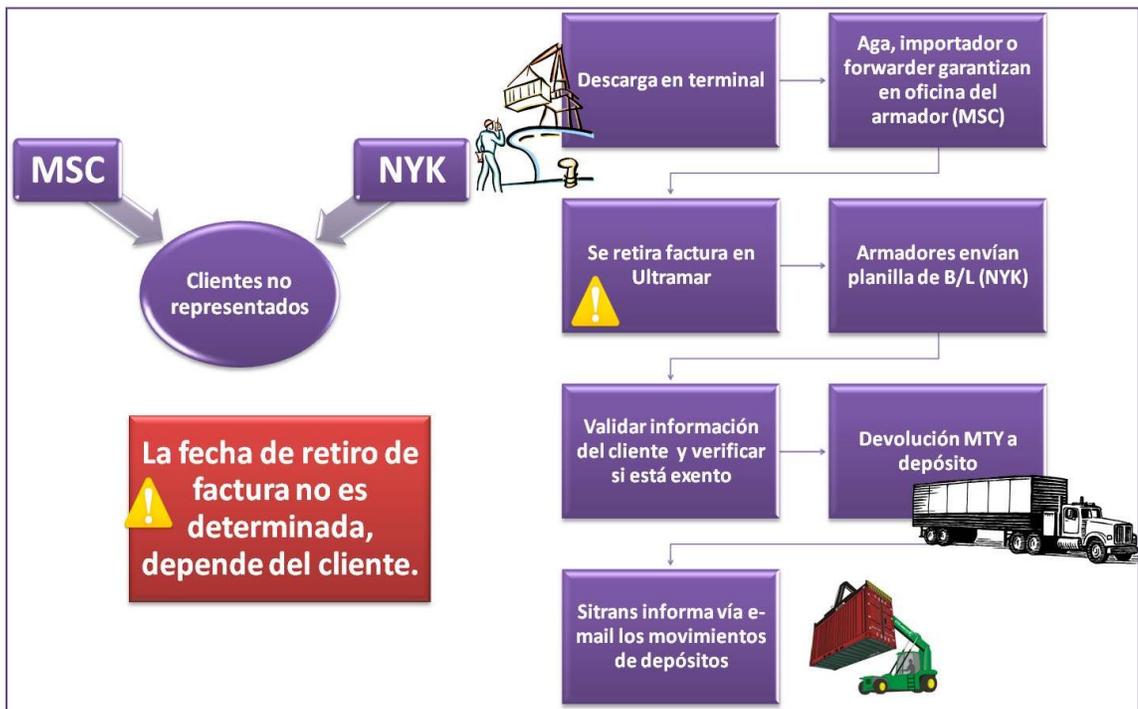
La siguiente figura muestra el proceso de una facturación de cobro por concepto de Gate In, para el caso en el cual el cliente esté representado.



Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

Figura 15: Proceso facturación y recaudación Gate In (cliente no representado)

A continuación se muestra en la figura el proceso de una facturación de cobro por concepto de Gate In, para el caso en que el cliente no esté representado.



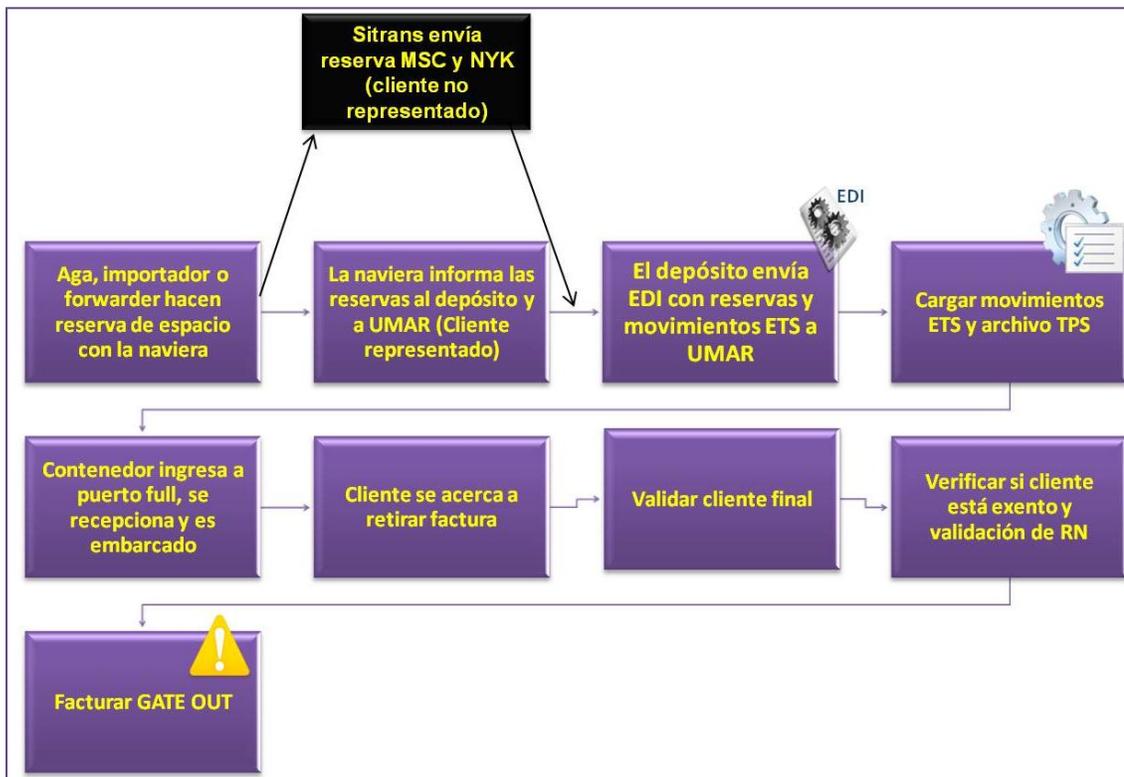
Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

B. Proceso de facturación y recaudación Gate Out

Tal como se describió anteriormente este proceso consiste en el cobro del uso de grúa para carga de un contenedor vacío en el puerto designado.

Figura 16: Proceso facturación Gate Out.

En la siguiente figura se detalla el proceso de una facturación por concepto de cobro Gate Out.



Fuente: Ultramar Agencia Marítima, Valparaíso.

1.2.2 Razones que impulsan el tema a desarrollar

A continuación, se indicará a través de una guía práctica, el proceso de garantización de contenedores para el caso de las importaciones de contenedores LCL y FCL dentro del territorio chileno.

Esta guía práctica está dirigida específicamente a aquellos particulares o pymes que están comenzando a importar insumos y/o productos para sus distintos intereses, ya sean con o sin fines comerciales; sin perjuicio de ser ayuda también para quien esté interesado en tener mayor conocimiento de este proceso correspondiente al último paso de la cadena logística de una importación.

Se describirán y analizarán aspectos de la garantización, ya que se ha observado que este proceso generalmente es desconocido por los importadores propietarios de la mercancía importada.

Además de poder llegar a generar grandes problemas para el importador que realiza este proceso sin apoyo o servicios de un Agente de Aduanas, debido al desconocimiento de éste y sus implicancias.

Las razones que impulsan a desarrollar este tema son:

- El desconocimiento durante la importación, de la documentación y pagos correspondientes de la garantía del contenedor en Chile.
- Demostrar la importancia que tiene el proceso durante una importación al país.

Capítulo 2: Desarrollo del tema

2.1 Objetivos generales y específicos

2.1.1 Objetivos Generales

El objetivo general de esta guía práctica es:

- Generar un documento a través de una guía práctica que explique el proceso de garantización de contenedores FCL y LCL durante una importación en Chile
- Detallar los aspectos fundamentales tales como costos aproximados, documentación, plazos y cobertura de una garantía de contenedores, entre otros.

2.1.2 Objetivos Específicos

Los Objetivos Específicos de esta investigación son:

- Identificar y describir los contenedores en modalidad LCL y FCL.
- Dar a conocer el proceso correspondiente de una importación en Chile.
- Entregar una guía didáctica y fácil de comprender para todo aquel importador chileno.
- Ayudar a agilizar el proceso de documentación y/o pagos durante esta etapa.

2.2 Metodología

La metodología de investigación y elaboración del documento será a través de la recopilación y análisis de información secundaria, información recopilada desde libros de diversos autores, reportajes y noticias de diversos periódicos nacionales, páginas web de distintas instituciones relacionadas directamente con el tema, entre otros.

Previo a dar inicio a la guía práctica se entregarán conceptos y definiciones necesarios para una mayor y mejor comprensión del tema, todo esto se refleja a continuación en el desarrollo del Marco Teórico de esta investigación.

2.3 Marco Teórico

2.3.1 Definiciones

Logística

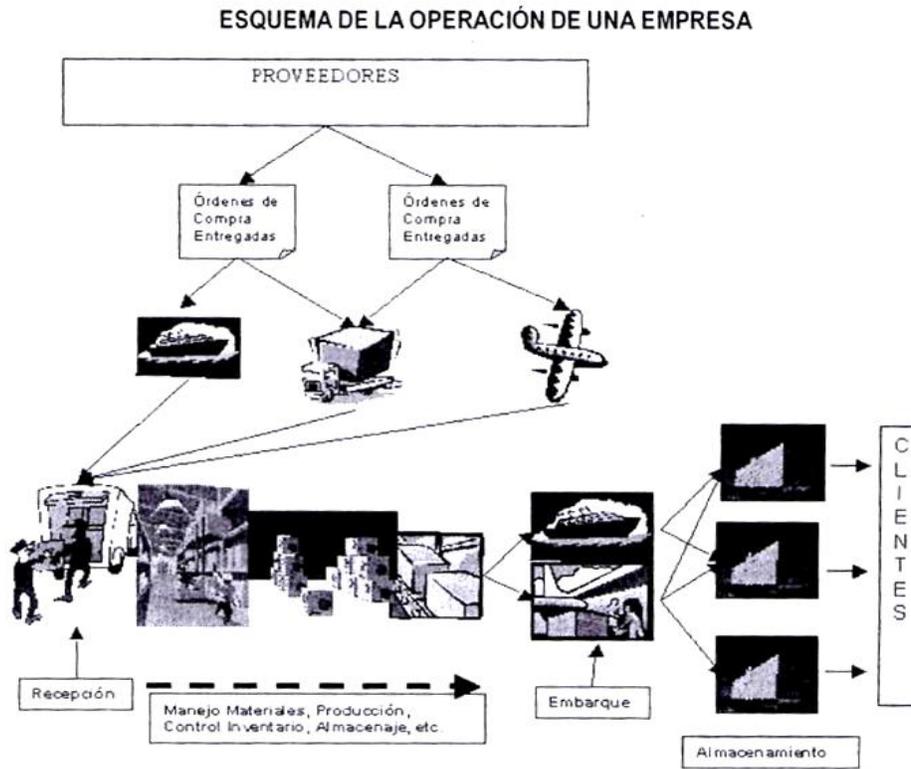
La logística está definida en La Real Academia de la Lengua Española como, “Conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución²¹”

Es decir, la logística específicamente en materia de comercialización internacional, comprende el proceso de distribución de una importación o exportación.

²¹ 22ª Edición de la Real Academia de la Lengua Española <http://lema.rae.es/drae/?val=logistica>,

Figura 17: Esquema de la operación de una empresa.

ÁREAS OPERACIONALES DE LA LOGÍSTICA



Fuente: “Logística de almacenamiento, gestión y control de stock”, Irene Machuca

Lorca – Rodolfo Valenzuela Sepúlveda. (Página 7)

Logística en el Comercio Exterior:

“En lo que a logística del negocio de exportación se refiere es, en efecto, el desplazamiento de los bienes hasta el consumidor final en destino, es decir, implica el envío desde el depósito del vendedor hasta el depósito del comprador y, luego, los eslabones adicionales que son necesarios para colocar el producto a disposición del consumidor final.”²²

La distribución durante una importación o exportación requiere de distintos transportes dependiendo de cada caso en particular. Para esto se entregan a continuación las respectivas definiciones para una mejor comprensión.

• Transporte Internacional: El tráfico de naves o aeronaves, nacionales o extranjeras, de carga o pasajeros hacia o desde el exterior, autorizadas por la Dirección de Aeronáutica Civil o por la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante según corresponda. También se considerará “Transporte Internacional”, para estos efectos los siguientes tráficos:

a) El de tránsito que realicen las naves o aeronaves de carga o de pasajeros y las plataformas petroleras, de perforación o de explotación, flotantes o sumergibles incluido el remolcador que las arrastren, cuando no posean un sistema de autopropulsión, siempre que en uno y otro caso sean extranjeras.

²² Logística de Almacenamiento, Gestión y Control de Stock; Irene Machuca Lorca – Rodolfo Valenzuela Sepúlveda (Capítulo I, Logística en el Comercio Exterior, página 15-16)

b) El que realicen naves o aeronaves extranjeras que no efectúen transporte de pasajeros o de carga, que hayan convenido con instituciones nacionales la realización de actividades de desarrollo que sean de interés para el país, calificadas por el Ministerio de Hacienda.

• Transporte interno: Transporte de personas embarcadas o de mercancías cargadas en un lugar situado dentro del territorio nacional para ser desembarcadas o descargadas en un lugar situado dentro del mismo territorio nacional.

• Transportista: Persona que transporta efectivamente las mercaderías o que tiene el mando o la responsabilidad del medio de transporte.²³

²³ Definiciones extraídas desde:
http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html

Comercio Exterior

El comercio exterior básicamente está definido como; el intercambio de bienes, productos y servicios entre uno o más países. Pero para comprender mejor esta definición se entrega a continuación un análisis del concepto del autor Alfonso Ballesteros Román:

<<Concepto Básico: El comercio exterior es aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales>>²⁴

“Se habla usualmente de <<comercio internacional>> cuando nos referimos a los intercambios de todos los países del mundo entre sí. En cambio se suele denominar comercio exterior a los que realiza un determinado país con el resto de los países del mundo, en contraposición a las actividades de su comercio interior; es decir, el que se realiza dentro de sus propias fronteras”

Por otra parte dentro de esta definición encontramos 3 conceptos que debemos tener claros para poder realizar un análisis más profundo.

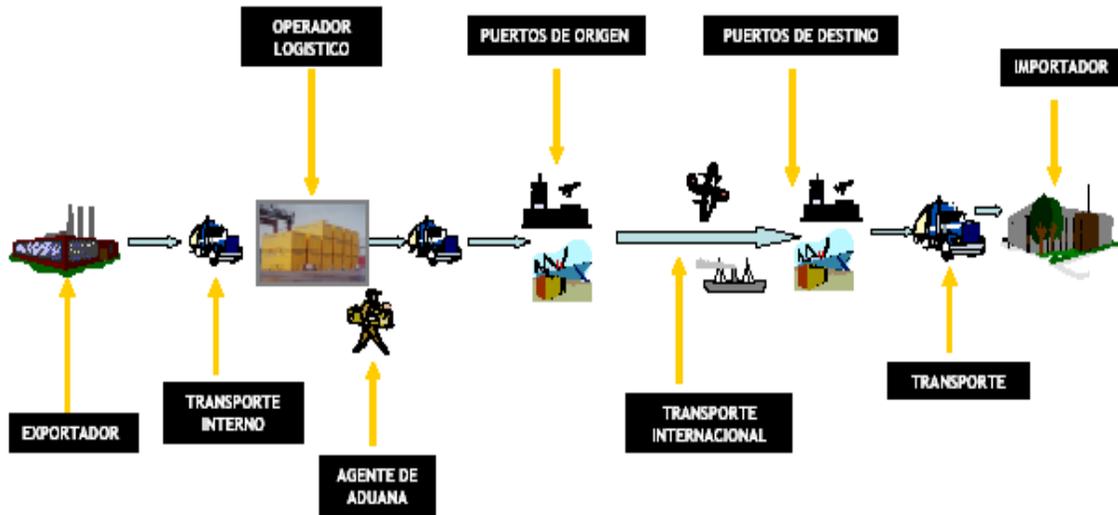
Los bienes y/o productos están definidos en la ley aduanera chilena como “Mercancía”, concepto que tiene ciertas variaciones dependiendo del caso, tal como se detallan a continuación:

²⁴ “Comercio Exterior – teoría y práctica, Alfonso J. Ballesteros Román (capítulo I: Los intercambios internacionales)

- Mercancía: Todos los bienes corporales muebles, sin excepción alguna.
- Mercancía Extranjera: La que proviene del exterior y cuya importación no se ha consumado legalmente, aunque sea de producción o manufactura nacional; o que habiéndose importado bajo condición, ésta deje de cumplirse.
- Mercancía Nacional: Es la producida o manufacturada en el país con materias primas nacionales o nacionalizadas.
- Mercancía Nacionalizada: Es la mercancía extranjera cuya importación se ha consumado legalmente, esto es cuando terminada la tramitación fiscal, queda a la libre disposición de los interesados.²⁵

²⁵Definiciones extraídas desde:
http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html

Figura 18: Flujo de Mercancías en el Comercio Internacional – Actores



Fuente: Cátedra “Distribución Física Internacional”, Profesor Eduardo Morales Bayola, Universidad de Valparaíso.

El tercer concepto extraído de la definición de comercio exterior es “Servicios” el cual actualmente no está definido por la ley aduanera chilena, es por esto que se debe recurrir al Diccionario de la Lengua Española (Real Academia Española) en el cual se define Servicio como,

• Servicios:

16. m. Organización y personal destinados a cuidar intereses o satisfacer necesidades del público o de alguna entidad oficial o privada. *Servicio de correos, de incendios, de reparaciones.*

20. m. *Econ.* Prestación humana que satisface alguna necesidad social y que no consiste en la producción de bienes materiales.²⁶

Este intercambio de bienes, productos y/o servicios es entendido como Exportación cuando salen del país para ser insertados en otros mercados internacionales. Y en el caso del ingreso de algún bien, producto y/o servicio, es entendido como Importación.

En ambos casos, a modo de regulación y para generar un mejor funcionamiento y relación entre comprador y vendedor existen ciertas cláusulas elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional, los Incoterms.

INCOTERMS 2010

¿Qué son los INCOTERMS y cuando se usan?

Son términos definidos y elaborados por la Cámara Internacional de Comercio (CIC), con la finalidad de establecer un lenguaje estandarizado que pueda ser utilizado por los compradores y vendedores que participan en negocios internacionales.²⁷

²⁶ Definición extraída desde: <http://lema.rae.es/drae/?val=servicio>

²⁷ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228113214.html

Figura 19: INCOTERMS 2010

Incoterms 2010											
Modalidad de transporte	Mercancía acondicionada para su venta	La carga en el almacén del vendedor	Transporte interior en origen	Formalidades aduaneras de exportación	Gastos manipulación en origen	Transporte principal	El seguro de la mercancía	Gastos manipulación de destino	Formalidades aduaneras de importación	Transporte interior en destino	Entrega de la mercancía al comprador
EXW Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FCA Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FAS Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FOB Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CPT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CIP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CFR Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CIF Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DDP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

© 2010 Cámara de Comercio Internacional CCI

■	Vendedor	■	Comprador	■	Vendedor / Comprador
---	----------	---	-----------	---	----------------------

Fuente: ITESO, Universidad Jesuíta de Guadalajara²⁸

²⁸ Imagen extraída desde: <http://cursos.iteso.mx/mod/resource/view.php?id=18041>

Los tres principales Incoterms más utilizados actualmente son:²⁹

EXW (ExWorks) Significa que la única responsabilidad del vendedor, es poner su mercancía a disposición del comprador en su propio local.

FOB (Free on Board) implica que el vendedor carga la mercancía en el barco y a partir de ese momento la mercancía ya es responsabilidad del comprador.

CIF (Cost, Insurance and Freight) por su parte facilita las cosas al comprador. El vendedor se hace cargo de todos los costos, incluidos el transporte principal y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino.³⁰

²⁹ Ver en Anexos el detalle completo de cada una de las normas.

³⁰ <http://www.aprenderaimportar.com/2012/06/los-incoterms-mas-utilizados.htm>

Exportación

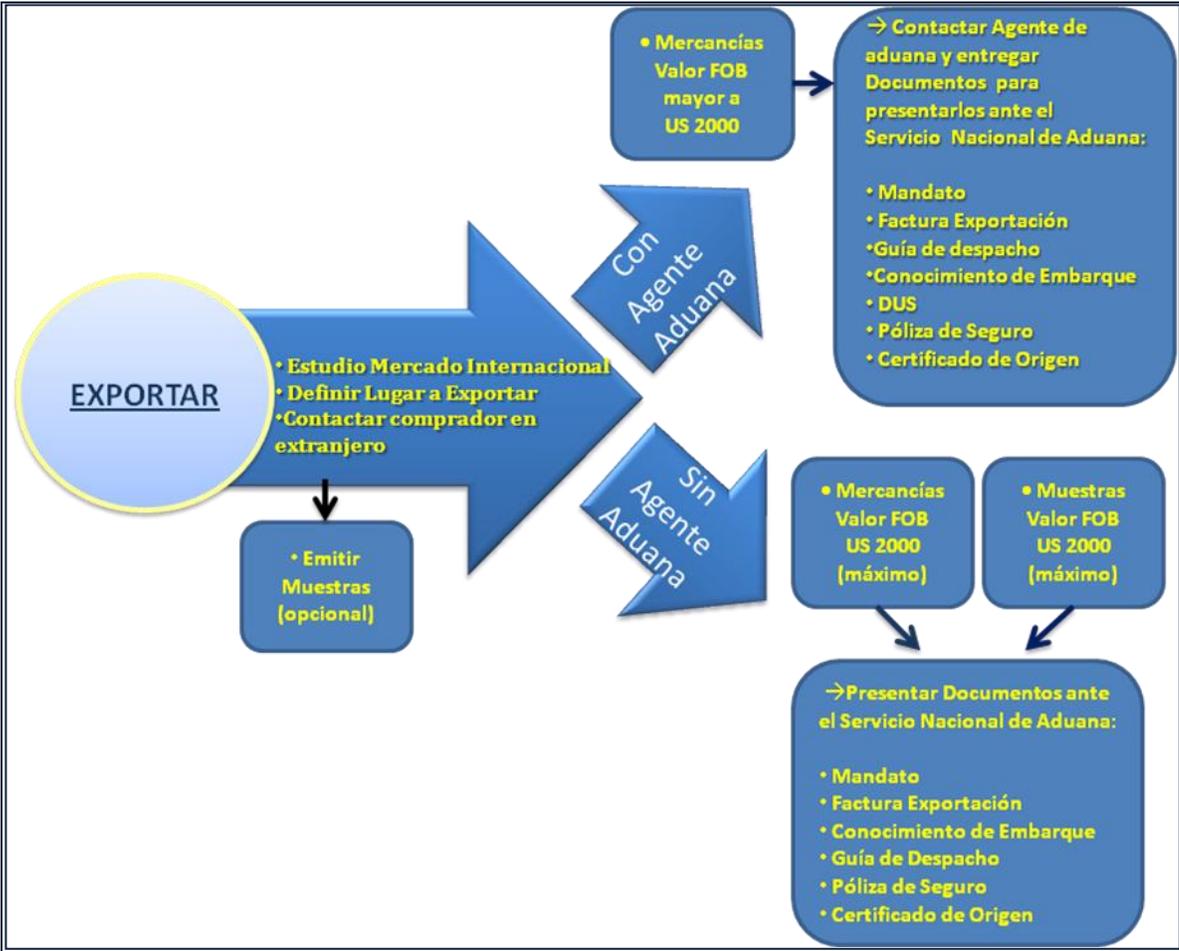
Para entender este proceso debemos saber sus principales definiciones,

Exportación: Envío legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior.

Exportador: Cualquier persona que exporte mercancías y que cumpla con las exigencias del Compendio de Normas de Exportación del Banco Central de Chile y con las demás disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes³¹

³¹ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html

Figura 20: Proceso de Exportar.



Fuente: Elaboración propia.

Documentos necesarios – Exportación

- Factura Comercial: Es un documento privado que extiende un vendedor a un comprador, acredita legalmente la decisión de las partes, de trasladar de uno a otro el dominio de la mercancía objeto del negocio, mediante el pago del valor previamente acordado.³²
- Conocimiento de Embarque: (conocido como BL, siglas del inglés Bill of Lading) Escritura privada en que el capitán y cargador reconocen el hecho del embarque de las mercancías y expresan las condiciones del transporte convenido.³³
- Documento Único de Salida (DUS): Es el documento mediante el cual se presentan las mercancías, ante el Servicio Nacional de Aduanas, para su posterior embarque al exterior.³⁴

³² http://www.pymesdechile.cl/foromensajes_224.html,

³³ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html

³⁴ http://www.portalcomercioexterior.cl/glosario_terminos

- Póliza de Seguro: Documento que instrumenta el contrato de seguro, en el que se reflejan las normas que de forma general, particular o especial regulan las relaciones contractuales convenidas entre el asegurador y el asegurado. Es un documento cuya inexistencia afectaría a la propia vida del seguro, ya que sólo cuando ha sido emitido y aceptado por ambas partes se puede decir que han nacido los derechos y obligaciones que del mismo se derivan³⁵
- Certificado de Origen: Definiciones de,
 - **Aduana Chilena*: Documento particular que identifica las mercancías y en el cual la autoridad u organismo habilitado para expedirlo certifica expresamente que las mercancías a las cuales se refiere son originarias de un país determinado. Este certificado puede igualmente incluir una declaración del fabricante, productor, abastecedor o exportador o cualquier otra persona competente.

Notas:

1. En esta definición el término “país” puede comprender igualmente un grupo de países, una región o una parte de un país.
2. Los formularios determinados de origen han sido establecidos en el Anexo D.2 de la Convención de Kyoto y en el marco del sistema

³⁵ <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?p/poliza-de-seguro.html>

generalizado de preferencias, así como en cada acuerdo comercial, sea, acuerdo de complementación económica o tratado de libre comercio.³⁶

**Prochile:* El certificado de origen, es el documento fundamental para acreditar el origen de un producto que se destina a la exportación y que permite acogerse a las preferencias arancelarias que se han pactado según las normas de origen establecidas en los distintos Acuerdos Comerciales.

Se encuentran excluidas de este trámite las exportaciones acogidas a los Tratados de Libre Comercio con Canadá, México, Centroamérica, Estados Unidos y Corea, dado que el exportador debe certificar el origen de sus productos.³⁷

³⁶ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html,

³⁷ <http://www.prochile.cl/servicios/faq/respuesta.php?iditem=13&idpregunta=7>

Figura 21: Entidades involucradas en una exportación



Fuente: www.prochile.cl

Importación

Tal como se describe en el glosario de la Aduana Nacional la definición de Importación e Importador es,

Importación: Ingreso legal al territorio nacional de mercancía extranjera para su uso o consumo en el país.

Importador: Cualquier persona que importe mercancías y que cumpla con las Normas de Importación del Banco Central de Chile y con las demás disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes

Agente de Aduana: Profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías.³⁸

³⁸ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html

Entidades, Instituciones participantes - Importación

Las principales instituciones involucradas en una importación son:

- Servicio Nacional de Aduanas
- Servicio de Impuestos Internos: (S.I.I)
- Embarcadores
- Compañías Navieras, Aéreas y Terrestres
- Compañías de Seguros
- Agencias de Aduanas
- Puertos, Aeropuertos y Terrestres
- Transportes Nacionales

Existen además otras instituciones involucradas para distintos casos especiales dependiendo del bien, producto o servicio de importación:

- Servicio Agrícola Ganadero - SAG
- Seremi Salud
- Servicio Nacional de Pesca - SERNAPESCA
- Instituto de Salud Pública - ISP

Documentos necesarios – Importación

- Conocimiento de Embarque.
- Factura Comercial.
- Póliza de Seguro.
- Certificado de Origen.
- Lista de empaque: (Packing List) Es un documento emitido por el exportador y proporciona datos sobre las especificaciones de cada uno de los bultos de la transacción, atendiendo a la necesidad de que el contenido de cada uno de ellos se encuentre debidamente identificado en sus mínimos detalles técnicos. Es un documento que facilita a las autoridades de Aduanas realizar su inspección, y al cliente a identificar el contenido de la carga.

El packing List es entonces un documento de embarque opcional que describe la relación de contenido que trae cada bulto.

La Lista de Empaque o Packing List es de utilidad fundamentalmente para:

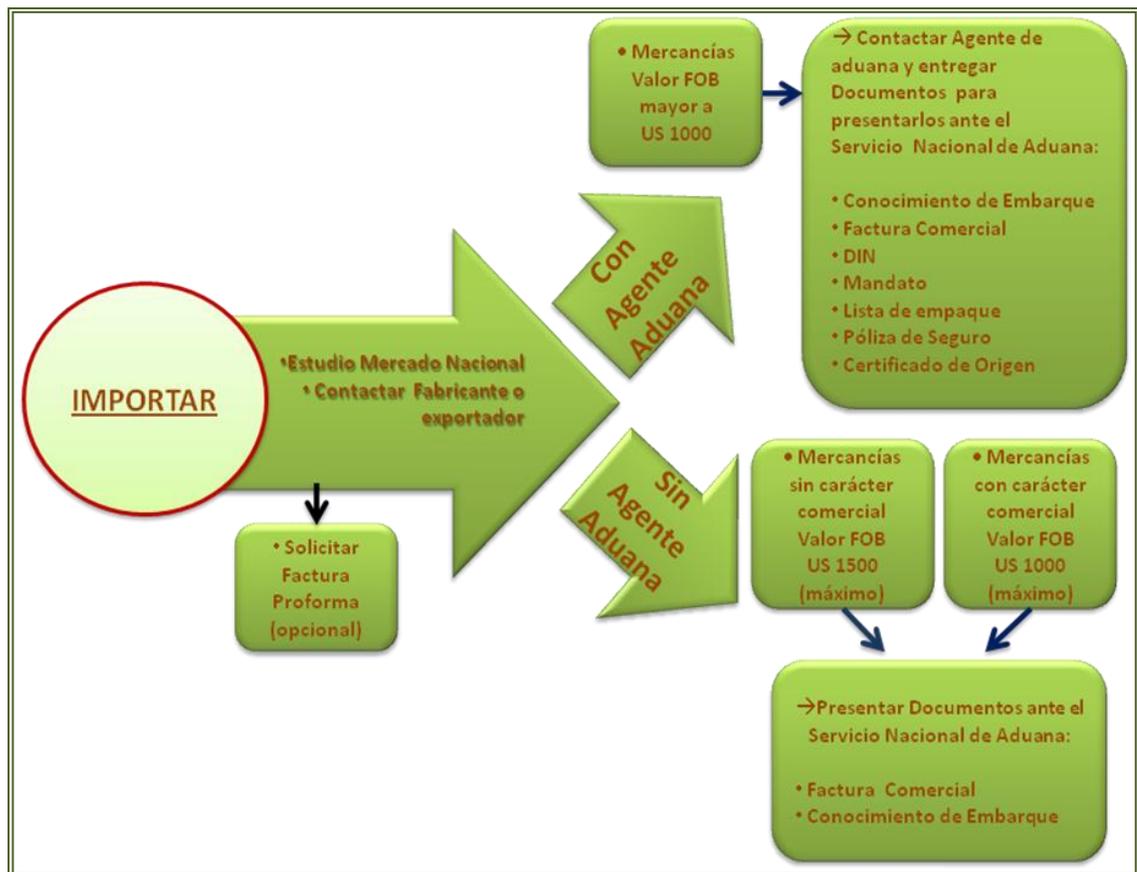
- Importador
- Despachador de Aduanas
- Compañía de Seguros³⁹

³⁹ http://www.pymesdechile.cl/foromensajes_226.htm

- Declaración de Ingreso (DIN): Documento mediante el cual se formaliza una destinación aduanera, el que deberá indicar la clase o modalidad de la destinación de que se trate.⁴⁰

Figura 22: Proceso de una Importación

A continuación se muestra el proceso de una importación en Chile.



Fuente: Elaboración propia.

⁴⁰ http://www.portalcomercioexterior.cl/glosario_terminos,

Derechos de Aduana

Por regla general, las importaciones están afectas al pago del derecho ad valorem (6%) sobre su valor CIF (costo de la mercancía + prima del seguro + valor del flete de traslado) y pago del IVA (19%) sobre su valor CIF más el derecho ad valorem.

Ejemplo de cálculo:

Valor CIF US \$1.000,00

Derecho ad valorem (6% de 1.000) US \$ 60,00

IVA (19%) (Sobre 1.060,00) US \$ 201,40

Total tributos aduaneros US \$ 261,40.-⁴¹

⁴¹ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20110621/pags/20110621152845.html#T20,

Infraestructura y gestión – Importación

Puertos de Chile (ver anexo)

Puerto: Un puerto marítimo es un área de tierra y mar, unida al mar por una conexión navegable, siendo considerada en esencia una entidad con sus medios o instalaciones naturales y artificiales.

En segundo lugar, un puerto marítimo constituye un medio cuyas funciones básicas son proporcionar refugio a los barcos y permitir que personas y / o mercancías sean transbordadas de un modo de transporte a otro, siendo normalmente uno de ellos una nave oceánica.⁴²

Depósito Aduanero: Lugar destinado al almacenamiento o guarda de mercancías bajo potestad del Servicio, con exclusión de los almacenes particulares.⁴³

⁴² <http://www.maritimoportuario.cl/contents/58>,

⁴³ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html,

Medios de Transporte

Los contenedores pueden ser transportados por medio terrestre, marítimo y aéreo (para este último medio de transporte existen contenedores especiales)

Terrestre: existen distintas maquinarias para transportarlos por medio terrestre, en primer lugar están los camiones para trasladarlos de una ciudad a otra; y por otro lado están las distintas grúas que se utilizan al interior de almacenes, puertos y depósitos.

Marítimo: La nave o buque es el principal medio de transporte marítimo de un contenedor para lo cual además existen grúas especiales para carga y descarga de contenedores en puerto.

❖ Contenedores

Contenedor: Artefacto de transporte (caja de embalaje, cisterna amovible u otro artefacto análogo):

- a) Que constituye un compartimiento total o parcialmente cerrado, destinado a contener mercancías;
- b) Que tiene el carácter permanente y que es suficientemente resistente para permitir su uso repetido;
- c) Especialmente concebido para facilitar el transporte de mercaderías, sin ruptura de carga, por uno o varios modos de transporte;
- d) Concebido de manera de ser fácilmente manipulado, especialmente con ocasión de su trasbordo de un medio de transporte a otro;
- e) Concebido de manera de ser fácil para llenar y vaciar; y
- f) De un volumen interior de, por lo menos un metro cúbico.

Control a Bordo y visita a los medios de transporte: Operaciones por las cuales la Aduana se constituye a bordo de un medio de transporte para:

- a) Recoger las informaciones de la persona responsable del medio de transporte, controlar los documentos comerciales, los documentos de transporte o los otros documentos concernientes al medio de transporte y su cargamento, los productos de aprovisionamiento (rancho), la tripulación y los pasajeros; y
- b) Visitar, registrar e inspeccionar el medio de transporte.

Agente de Carga: es la persona natural o jurídica, chilena o extranjera, que por cuenta del consignante o consignatario de la mercancía y contra el pago de una remuneración, gestiona las operaciones de carga o descarga en el embarque o desembarque internacional de la misma.

Transitario o Freight Forwarder: es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que sin ser porteador efectivo en los términos previstos en el artículo 975 N° 2, del Código de Comercio, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por el pago de un flete, subcontratando servicios de transporte marítimo, aéreo o terrestre, emitiendo conocimientos de embarque, guías aéreas y cartas de porte, hijos o nietos, según el caso, por la carga transportada a su nombre.⁴⁴

Tipos de Contenedores

Los Contenedores más utilizados actualmente son el contenedor para carga sólida de 20 y 40 pies (Dry Container o Estándar STD), Open Top de 20 y 40 pies, y Reefer de 20 y 40 pies⁴⁵

⁴⁴ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20080402/pags/20080402182415.html

⁴⁵ Para más detalles y especificaciones revisar anexos "Tipos de Contenedores".

Consolidación de Contenedores

Consolidación de Carga: Llenado de un contenedor con mercancía proveniente de uno, dos o más embarcadores.⁴⁶

Cuando la carga de un solo embarcador o consignatario llena un contenedor, se habla de "contenedor a carga completa" o "full container load" (FCL).

Si la carga es más pequeña que la capacidad del contenedor ("Less than a container load" o LCL), se agrupa o consolida (consolidación o groupage) con otras -compatibles- pertenecientes a varios embarcadores o consignatarios que tengan el mismo destino.⁴⁷

Desconsolidación de Contenedores

Desconsolidación: significa el conjunto de actividades consistente en la apertura del sello y puertas de un contenedor y el vaciado de su contenido, incluyendo todos los recursos y actividades necesarios para la prestación de dichos servicios.⁴⁸

⁴⁶ <http://www.acecarga.net/glosario.htm>,

⁴⁷ <http://www.aladi.org/nsfaladi/integracion.nsf/96422c1b514cc4e3032574fd00667449/d0f5f14ffd49016403256e5a0063a4a6?OpenDocument>,

⁴⁸ <http://www.puertoantofagasta.cl/planificacion/consultas/reglamento/ManualesAgencias/Marval/Marval20060201.pdf>,

❖ Cadena Logística del Contenedor en una Importación

En la cadena logística de un contenedor durante una importación existen 3 movimientos básicos: Descarga, Salida de zona primaria e Ingreso a depósito.

1.- DESCARGA

Cuando la nave está próxima al puerto, quien actúa como agente o representante del armador es la Agencia Marítima, encargada además de informar a la aduana y las autoridades correspondientes que la nave ingresará en aguas nacionales.

Una vez recibida la información de arribo de la nave a puerto y sus respectivas ubicaciones de descarga de cada contenedor se planifica el trabajo en función de todos los elementos y herramientas necesarias para optimizar eficientemente los movimientos de las grúas de descarga.

“Todo proceso de recepción de contenedores tiene un período de tiempo definido con anterioridad con fecha de inicio y término, el cual es comunicado a todos los que intervienen. En casos excepcionales de recibo de mercaderías fuera de plazo, será de responsabilidad del cliente o embarcador el costo que ello signifique”⁴⁹

⁴⁹ <http://www.asesoriaintegral.cl/web/index.php?cod=temas&num=30>,

2.- SALIDA DE ZONA PRIMARIA

Zona Primaria: Espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales, marítimas o terrestres de la movilización de las mercancías; para los efectos de su jurisdicción es recinto aduanero y en él han de cargarse, descargarse o recibirse las mercancías, para constituir, con los demás requisitos y formalidades establecidas, un acto legal de importación, exportación, tránsito, trasbordo, cabotaje o cualquier otra operación aduanera.⁵⁰

En esta zona se tiene la opción de desconsolidar la carga en el lugar o bien el cliente puede solicitar desconsolidar en su fábrica, oficina u otro.

Existen plazos estimados por el armador para la Desconsolidación y devolución del contenedor, cuando no se cumplen dichos plazos se genera un cobro extra llamado Demurrage de importación.

3.- INGRESO A DEPÓSITO

Los depósitos almacenan los contenedores vacíos devueltos.

El Armador es quien indica el depósito, pero en caso de querer cambiar este depósito lo puede realizar.

⁵⁰ http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070927/pags/20070927113203.html

Caída a Piso.

Este concepto se refiere a la estadía de los contenedores dentro de los puertos debido a problemas de falta de documentación, fallas en el transporte terrestre., entre otros.

Es debido a esta estadía que muchas veces se incurre en distintos pagos extras por sobreestadía.

Almacenes

Almacén: Un almacén es un lugar o espacio físico para el almacenaje de bienes dentro de la cadena de suministro. Los almacenes son una infraestructura imprescindible para la actividad de todo tipo de agentes económicos (agricultores, ganaderos, mineros, industriales, transportistas, importadores, exportadores, comerciantes, intermediarios, consumidores finales, etc.) Constituyen una parte habitual de las explotaciones agrarias y ganaderas (en muchos casos formando parte de la vivienda rural tradicional o de construcciones peculiares), así como de fábricas, polígonos industriales e instalaciones industriales de todo tipo, y de los espacios dedicados al transporte (puertos, aeropuertos, instalaciones ferroviarias) y el comercio (centros comerciales, grandes superficies). También se denomina «almacén», especialmente en Hispanoamérica, a la propia tienda o establecimiento de comercio minorista.⁵¹

⁵¹ <http://es.wikipedia.org/wiki/Almac%C3%A9n>

Destinaciones Aduaneras

“Destinación Aduanera: Manifestación de voluntad del dueño, consignante o consignatario que, expresada en la forma prescrita por ley, indica el régimen aduanero que debe darse a las mercancías bajo potestad del Servicio.”

De Ingreso

1. Importación
2. Almacén Particular

“Almacén Particular: Recinto de depósito perfectamente deslindado e individualizado en el documento de destinación, donde las mercancías extranjeras permanecen bajo potestad aduanera, sin pagar los derechos e impuestos que causen en su importación.”

3. Reingreso

“Reingreso: Retorno al territorio nacional de mercancías nacionales o nacionalizadas.”

4. Admisión Temporal

“Admisión Temporal: Ingreso al territorio nacional o al resto del país de ciertas mercancías provenientes del extranjero o de zonas de tratamiento aduanero especial, con un fin determinado y para ser importadas, reexportadas o devueltas a su lugar de origen dentro de un plazo establecido.”

De Salida

1. Exportación
2. Reexportación

“Reexportación: Retorno al extranjero de mercancías ingresadas legalmente al territorio nacional sin que se haya consumado legalmente su importación.”

3. Salida Temporal

“Salida Temporal: Salida al extranjero de mercancías nacionales o nacionalizadas con un fin determinado y para ser exportadas o reimportadas dentro de un plazo establecido.”⁵²

⁵² http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html

2.4 Desarrollo de la investigación

2.4.1 “Guía Práctica del Proceso de Garantización de Contenedores FCL y LCL durante una Importación en Chile”

Sabemos que la importancia que tienen los contenedores en el intercambio tanto nacional como internacional de grandes volúmenes y cantidades de distintos tipos de mercancías, ya sea a través del transporte aéreo, terrestre y/o marítimo; es debido a las considerables ventajas de almacenaje –volumen y peso soportado-, seguridad y las avanzadas tecnologías actualmente existentes para su transporte y manipulación.

Es por esto que durante la importación las mercancías deben ser protegidas y aseguradas a través del transporte de éstas por medio de un contenedor; pero, a la vez, debe existir un resguardo con respecto a estos contenedores, los cuales también podrían sufrir daños o averías durante la importación. Para ello es que se utilizan los certificados de seguro (póliza), los cuales tienen una cierta cobertura ante cualquier siniestro ocurrido con el contenedor. Luego, con este documento es que se puede dar paso a la garantía del(los) contenedor(es) arrendados, para así resguardar dichas unidades desde la salida de zona primaria hasta ser devuelto en depósito asignado, evitando por lo tanto, mayores costos en caso de algún siniestro.

Todo este proceso de garantización muchas veces es totalmente desconocido por el importador situado en Chile, para ello es que ésta guía práctica pretende entregar aquellos conocimientos e información más relevante para comprender las distintas aristas que surgen en esta etapa final de una importación.

Pero previamente a detallar dicho proceso, se entregará la información específicamente con respecto al contenedor, todo esto para una mejor y mayor comprensión.⁵³

⁵³ Se debe tener en cuenta que para no hacer de esta guía un documento demasiado extenso, se detallarán sólo aquellos contenedores más utilizados durante una importación, Unidades DRY y REEFER de 20' y 40'.

¿Quién contrata el contenedor?

Al momento de realizar las gestiones para importar a Chile, se genera en primer lugar un contrato de compra-venta donde se estipula la compra y detalles de ésta. En segundo lugar, se genera a la vez el contrato de transporte para trasladar dicha mercancía hasta su destino final, todo esto se refleja luego en el Conocimiento de Embarque o B/L; por lo tanto, no existe alguien que contrate directamente el contenedor o un contrato específico para el arriendo de éstos, sino que es la empresa encargada del transporte (estipulada en el B/L) quien se encarga de los contenedores necesarios para la importación de la mercancía del contrato de compraventa.

Para el caso de los Freight Forwarder en el comercio internacional, ahora el consignatario de la carga es sólo un intermediario y no el verdadero dueño de la misma. En este caso el consignatario (Freight Forwarder), para entregar la carga al propietario, emite un segundo B/L sobre el B/L original, el cual es conocido como B/L Hijo. De esta forma, el B/L original pasa a denominarse B/L Madre. Con un segundo intermediario, se emitirá un tercer B/L con el nombre de B/L Nieto y así sucesivamente. Este documento es emitido por la compañía naviera, su agencia o representante, debido a que es un contrato de transporte marítimo y se extiende en forma nominativa o al portador. Luego al retirar la carga debe presentarse el B/L.⁵⁴

⁵⁴ <http://www.asesoriaintegral.cl/web/index.php?cod=temas&num=35>

¿Quiénes arriendan o facilitan dichos contenedores?

Cuando se contrata el servicio de las Agencias Marítimas o Navieras, éstas son las encargadas de cumplir con todas las normas del armador, siendo estos armadores quienes facilitan los servicios de transporte de la mercancía (incluido el contenedor), a bordo de la nave.

Las principales Agencias Navieras existentes en Chile son:

- AGUNSA
- SAAM
- ULTRAMAR
- IAN TAYLOR
- A.J. BROOM
- AGENTAL
- MARVAL
- KENRICK

Figura 23: Logos corporativos principales Agencias Navieras en Chile.



Fuente: Respectivas páginas web de cada Agencia Naviera.

Dichas Agencias Marítimas se encargan específicamente del proceso administrativo y son en términos prácticos los representantes legales de los Armadores extranjeros en el país.

En éstas empresas es donde se pueden realizar trámites de importación tales como:

- Revisión y corrección de B/Ls
- Aperturas y entregas de B/Ls
- Garantización de contenedores
- Cambio de almacén de contenedores
- Pago efectivo de Demurrage, Gates, entre otros servicios.

Por otra parte los principales Armadores en Chile son:

- CCNI
- NYK LINE
- NYK COOL
- HAMBURG SÜD
- MEDITERRANEAN SHIPPING (MSC)
- MITSUI O.S.K. LINE (MOL)
- CSAV
- MAERSK LINE
- EVERGREEN
- HAPAG LLOYD
- CMA CGM, entre otras.

Figura 24: Logos corporativos principales Armadores en Chile



Fuente: Respectivas páginas web de cada Armador.

Estas empresas son en palabras simples los dueños de barcos o naves y contenedores utilizados en el transporte internacional. Por lo tanto, dichas empresas serán las encargadas -en términos prácticos- del transporte. Para el caso marítimo incluye el embarque de mercancías en los contenedores (estiba), de contenedores a la nave, transporte desde puerto de zarpe hasta puerto de destino y del arribo de la nave y descarga, incluyendo movimientos de contenedores dentro de los puertos.

Devolución de contenedores: Plazos, Costos y Condiciones.

Una vez finalizado el uso de los contenedores, éstos deben ser devueltos al depósito asignado. Para ello es que los Armadores exigen una cantidad de días límite por cada contenedor facilitado. Estos días serán variables dependiendo de cada armador y de cada cliente.

En caso de no devolver los contenedores en el plazo establecido se genera un cobro extra por sobrestadía del contenedor en zona primaria y no devolución en depósito; esto es lo que se denomina como Demurrage de Importación.

Y en el caso extremo de no devolución del contenedor por extravío de éste o daños que signifiquen pérdida total de la unidad, dependerá del total de la cobertura de la póliza el excedente o totalidad del extravío o pérdida que deberá pagar el cliente, llegando en algunos casos extremos incluso a tener la obligación de comprar una nueva unidad para la devolución efectiva.

A modo de ejemplo en la Tabla 1 se detallan los plazos y valores por día extra exigidos de algunos Armadores:

Tabla 1: Plazos y Demurrage de MSC, Hamburg Süd y Hapag Lloyd⁵⁵

	<i>PLAZOS DEVOLUCIÓN Y DEMURRAGE</i>	<i>DRY 20'</i>	<i>DRY 40'</i>	<i>REEFER 20'</i>	<i>REEFER 40'</i>
MSC	Días Libres	6	6	2	2
	Día 7 al 11	US 45	US 70	US 90	US 90
	Día 12 en adelante	US 80	US 100	US 120	US 200
HAPAG LLOYD	Días Libres	10	10	2	2
	Día 11 en adelante	US 90	US 101	-	-
	Día 3 en adelante	-	-	US 120	US 200
HAMBURG SÜD	Días Libres	7	7	4	4
	Día 8 en adelante	US 50	US 90	-	-
	Día 5 en adelante	-	-	US 100	US 180

⁵⁵ Para todos los casos los días liberados son días calendarios consecutivos desde la fecha de descarga en puerto.

Dato importante:

Tal como está descrito en la ley, en la eventualidad que un container FCL no sea removido desde el Puerto de descarga dentro de 90 días después de arribado los buques de carga y contenedores serán declarados abandonados por las Autoridades Aduaneras Chilenas. El portador por lo tanto se reserva el derecho de despojar los contenedores por cuenta de la carga, a más tardar después de 90 días de la llegada de los buques. Todos los gastos de esta operación serán cargados al importador.⁵⁶

Luego para tener mayores conocimientos con respecto a los contenedores se entrega a continuación en la tabla 2, los valores aproximados de un contenedor nuevo.

⁵⁶ http://www.hamburgsud-line.com/hsdg/en/hsdg/regionalinformation/southamerica/southamerica_1/surcharges_4/surcharges_8.jsp

Tabla 2: Valor comercial de un contenedor nuevo.⁵⁷

	DRY 20'	DRY 40'	REEFER 40'
CONTAINERLAND	\$1.389.000.-	\$1.840.000.-	No
CONPATAGONIA	\$1.390.000.-	\$1.740.000.-	\$4.690.000.-
AGUNSA	\$1.350.000.-	\$1.700.000.-	\$4.100.000.-

El motivo por el cual se entrega dicha tabla es para tener una referencia con respecto a los costos de un contenedor nuevo en caso extremo en que debido a diversas circunstancias (como ya ha pasado en algunos casos) se deba recurrir a la devolución de un contenedor nuevo, es decir, se deberá desembolsar el costo real de éste.

⁵⁷ Valores en pesos chilenos, sin IVA y sin transporte incorporado: valores entregados directamente en cada empresa telefónicamente.

INTERCHANGES DE CONTENEDORES

¿Qué es y para qué sirve?

Los Interchanges son parte de los documentos utilizados durante la inspección y control de contenedores. Estos documentos establecen y verifican las condiciones y el estado estructural del contenedor en varias etapas del transporte.

Los Interchanges de uso frecuente son:

- Recibo de Intercambio de Equipos o Equipment Interchange Report (E.I.R.)
- Informe de Inspección de Contenedores o Container Inspection Report (C.I.R.)

Estos sirven para delimitar ante el armador la responsabilidad por el daño sufrido en la estructura de un contenedor, es por esto que cada vez que éste cambia de mano es inspeccionado, verificando así el estado en el que se encuentra en dicho momento y las responsabilidades correspondientes.

La razón por la cual se detallan y mencionan estos documentos es debido a la importancia que tienen al momento de declarar las responsabilidades ante cualquier avería producida en un contenedor además de las posteriores y respectivas reparaciones, lo cual podría estar o no cubierto por la respectiva póliza y garantía del contenedor.

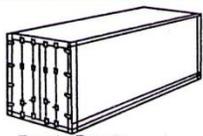
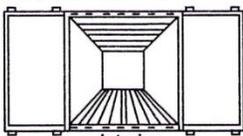
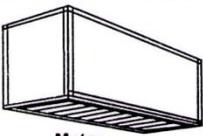
- Recibo de Intercambio de Equipos - E.I.R.

EIR (Equipment Interchange Report): es el documento utilizado para transferir de mano las responsabilidades del estado general de un contenedor.

Este documento se utiliza durante toda la cadena logística del contenedor, específicamente se realiza y presenta:

- ✓ Entre Armador y Cliente
- ✓ Entre Cliente y Depósito de Recepción (designado por el armador)

Figura 25: E.I.R. utilizado en agencias Jorge Carle y Cía. Ltda.

 JORGE CARLE & CIA. LTDA.		RECIBO DE INTERCAMBIO DE CONTENEDORES		
		Nave		Viaje
Contenedor		Sello	Puerto	
Tara	Lleno	Vacio	Patente	
 Frente Puerta	 Interior	 Motor		
Cables	Enchufes	Chofer		Nombre
Despachador		Nombre	Fecha	
<input type="checkbox"/> A Abollado	<input type="checkbox"/> B Sin Remaches	<input type="checkbox"/> C Corte	<input type="checkbox"/> D Hinchado	<input type="checkbox"/> E Deformado
			<input type="checkbox"/> H Hoyo	<input type="checkbox"/> I Desoldado
EL CONTENEDOR ARRIBA IDENTIFICADO ES ENTREGADO/ RECIBIDO EN BUEN ESTADO, EXCEPTO LOS DAÑOS DESCRITOS				
_____ RECEPTOR			_____ DESPACHO	

Fuente: Agencia Jorge Carle y Cía.

- Informe de Inspección de Contenedores - C.I.R.

Container Inspection Report (CIR): documento utilizado cuando se entrega o recibe un contenedor. En ella se registran los daños que la unidad pudiera tener.⁵⁸

Este documento se utiliza durante toda la cadena logística del contenedor, específicamente se realiza y presenta:

- ✓ Entre Operadores y Comandos de los barcos, al momento de embarcar o descargar las unidades desde o hacia dichos barcos.
- ✓ Entre Depósitos de Contenedores y Operadores de Contenedores, al momento de entrada o salida de las unidades.

⁵⁸ <http://comex-demox.blogspot.com/2007/06/glosario-del-transporte-martimo.html>

Figura 26: C.I.R. utilizado en agencias Jorge Carle y Cía. Ltda.



CONTAINER INSPECTION REPORT AND TALLY

CARLE & CIA. LTDA.

PORT : _____

SHIFT	TALLYMAN	DATE

Vessel	Voyage	LOADING	DISCHARGING	VESSEL CRANE	SHORE CRANE

HATCH BOD. N°	TIME HORA	STARTED COMIENZO	FINISHED TERMINO

	Prefix Containers N°		STATUS LINE OPERATOR	Front	Right	Rear	Left	Roaf	Floor
	Iso Code	Seal N°		Frente	Derecho	Atrás	Izquierdo	Techo	Fondo
1				<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ← <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> → <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> → <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> → <input type="checkbox"/>
Destination :				Tons.		REMARKS :			
				Tara					

Fuente: Carle & Cía. Ltda.

Este es un formulario de 1 hoja completa el cual contiene 10 recuadros como el detallado en la figura 26, para facilitar la inspección.⁵⁹

⁵⁹ Revisar anexos para mayor detalle.

- **El Proceso de Garantizar un Contenedor**

¿Qué es y para qué sirve la garantía de un contenedor?

Garantizar un contenedor en términos simples es el proceso dentro de una importación en el cual se presenta una póliza (certificado de seguro) que cubre eventuales daños al contenedor desde que se retira de puerto (cargado) hasta que es devuelto al depósito asignado por el puerto -para el caso de contenedores LCL-, o por el armador -en el caso de contenedores FCL-.

Esta garantía de contenedores sirve básicamente para cubrir y/o asegurar el contenedor y cualquier cobro que se pudiese generar ante algún siniestro que afecte el estado físico y funcionamiento del contenedor utilizado. Además de actuar al mismo tiempo como protección directamente para los Armadores ante estos eventuales daños producidos a sus contenedores y los costos que ello involucra.

Al garantizar el contenedor se genera el cobro por concepto Gate In, el cual corresponde al uso de una grúa para descargar el contenedor vacío una vez que es devuelto al depósito asignado. Al mismo tiempo se genera el TACT electrónico que demuestra la admisión temporal de permanencia en territorio nacional del contenedor extranjero.

¿Qué cubre la garantía?

La cobertura de la garantía dependerá de la póliza contratada en cada caso. Normalmente es una póliza estándar, que nunca cubrirán daños en los siguientes casos:

- Guerras
- Huelgas
- Suciedad y Limpieza por derrames químicos.

Actualmente las principales empresas aseguradoras son:

- CHUBB de Chile
- HDI Seguros
- ORION Seguros
- MAPFRE Seguros
- ACE Seguros
- INTERNATIONAL CARGO INSURANCE, ICARGO

Figura 27: Logos principales Aseguradoras en Chile.



Fuente: Respectivas páginas web de cada compañía.

Cada una de estas empresas tiene distintos cobros y coberturas para los distintos tipos de contenedores. Por ejemplo en el caso de Chubb Chile, la empresa ofrece un seguro de Garantía de Contenedores que cubre la salida del puerto de los contenedores de importación frente a las navieras, en el cual sus coberturas son:

- Responsabilidad Civil con un límite de US\$ 50.000
- Daños al contenedor, hasta el valor de éste.
- Limpiezas Extraordinarias.
- Demoras.⁶⁰

⁶⁰ <http://www.chubb.com/international/chile/productos/transporte.html>

Con el fin de informar y tener una referencia, se entrega a continuación los costos y valores a cobrar de Mediterranean Shipping Company- MSC, por concepto de reparación y limpieza de un contenedor.

Figura 28: Tarifas de Limpieza y Reparaciones Menores, MSC.

TARIFA DE LIMPIEZA Y REPARACIONES MENORES (CONTENEDORES DE IMPORTACIÓN)

MSC Chile, anuncia que a partir del **16 de enero de 2012** se aplicará tarifas actualizadas a sus clientes de importación para cubrir el riesgo de reparaciones y gastos de limpieza menores de los **contenedores "full" de importación a Chile** que son retirados del puerto de destino de la carga.

Esta tarifa deberá ser pagada en las diferentes Agencias Portuarias de MSC en los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, San Antonio, San Vicente y Coronel, para luego continuar con la tramitación necesaria para retirar el contenedor del puerto.

Esta tarifa no incluye los siguientes conceptos que serán de cargo del cliente:

Reparaciones mayores a U\$D 400 que deban realizarse al contenedor una vez devuelto a MSC.

Limpieza especial y/o química del contenedor.

El valor de demurrage, esto es la compensación diaria que debe pagar el cliente a MSC por no devolver el contenedor dentro del plazo máximo autorizado por la Naviera para este efecto, que corresponde al plazo en que se entrega en comodato el contenedor respectivo (7 días corridos a contar del retiro del contenedor del puerto).

En pesos chilenos, la tarifa es la siguiente:

Contenedor 20' DV	CH\$ 28.500 + IVA
Contenedor 20' FL	CH\$ 28.500 + IVA
Contenedor 20' OT	CH\$ 38.500 + IVA
Contenedor 20' PL	CH\$ 28.500 + IVA
Contenedor 20' RE	CH\$ 40.000 + IVA
Contenedor 40' DV	CH\$ 45.500 + IVA
Contenedor 40' FL	CH\$ 65.500 + IVA
Contenedor 40' HC	CH\$ 55.500 + IVA
Contenedor 40' OT	CH\$ 65.500 + IVA
Contenedor 40' PL	CH\$ 65.500 + IVA
Contenedor 40' HR	CH\$ 77.500 + IVA

Fuente: Página web MSC.⁶¹

⁶¹ http://www.msccchile.com/es/news/news_detail_eid_129_lid_2.html?zoom_highlight=contenedores

¿Quién Garantiza, dónde y cuándo?

Dependiendo del contrato de transporte el encargado de realizar este proceso puede ser, el Agente de Aduanas (y sus respectivos representantes), el Freight Forwarder o directamente el dueño de la carga.

Este proceso se realiza en oficinas y dependencias de cada Agencia Marítima o Naviera, presentando los respectivos documentos para la liberación de cada contenedor, tales como el Conocimiento de Embarque o BL, Póliza o Certificado de Seguro del contenedor y respectivo formulario de Garantía entregado y requerido por las distintas agencias marítimas.

El tramitador – Freight Forwarder, Agente de Aduana o dueño de la carga- puede realizar la garantía antes, durante o posteriormente al arribo de la nave en puerto.

¿Quién y cómo paga?

El pago efectivo de dicha garantía lo realiza el cliente final, es decir el dueño de las mercancías importadas.

Dicho pago es a través de documentos bancarios: Cheques; el cual debe ser nominativo y cruzado. Generalmente deben ser cheques de una persona representable, como por ejemplo un Agente de Aduanas.

Algunos valores aproximados por concepto Gate In:

MARVAL*

Manipuleo Importación (Gate In):

- Unidad de 20': US \$ 85
- Unidad de 40': US \$ 95

Servicio Liberación Contenedores:

- Unidad 20' DRY STD: US \$ 55
- Unidad 40' DRY STD: US \$ 75
- Unidad 40' REEFER: US \$ 120

*Valores por unidad sin IVA.

IAN TAYLOR

Gate In: Valor en pesos chilenos, por unidad, sin IVA.

Unidades de 20' y 40': entre \$47.000.- y \$50.000.- app.

A.J. BROOM

Gate In: Valores en pesos chilenos, por unidad, IVA incluido.

- Unidades de 20': \$ 116.620.-
- Unidades de 40': \$ 143.395.-

Estos valores de A.J. BROOM son estándar para unidades DRY y REEFER.

Garantía de Contenedores FCL y LCL

Como bien sabemos la diferencia entre un contenedor FCL y uno LCL es simplemente que el contenedor FCL es completamente llenado por un solo importador, en cambio el contenedor LCL es cargado con mercancías de distintos importadores, lo cual se suele realizar en casos en que un importador no alcance a llenar el contenedor en su totalidad con la mercancía a importar.

Es por esto que existen documentos que varían para ambos casos.

En lo que respecta a la garantía de contenedores, el contenedor LCL no genera garantía en el caso que se desconsolide y se lleve a patio de desconsolidado dentro del mismo puerto, esto es posible pues al ser cargas de distintos importadores (y más pequeñas) no es necesario que el contenedor viaje en carretera fuera del puerto, por lo tanto, la mercancía es entregada directamente en puerto al importador y/o encargado de retirar dicha carga.

Pero para el caso de desconsolidado de contenedores LCL en almacenes extraportuarios sí se genera garantía, pues los contenedores deben ser transportados fuera de la Zona Primaria (área de resguardo aduanero)

Garantía de Contenedores con BL Madre (BL Master)

Cuando se habla de BL Madre nos referimos al BL original, es decir, el conocimiento de embarque emitido por la Agencia o Compañía Naviera en representación de un Armador para así amparar la mercancía transportada. Es por esto que las navieras diferencian las garantías ya que cada caso tiene distintas exigencias tales como que el BL Madre esté emitido por los armadores representados con el debido endoso, el formulario de garantía esté debidamente firmado y timbrado por el habilitado de la agencia de aduana, se haga entrega y presentación de pólizas, entre otros. Con el cumplimiento de dichas exigencias entonces se podrá proceder con la liberación del contenedor para finalizar el proceso de garantización.

Garantía con BL Hijo

El BL Hijo es aquel documento emitido por el agente consolidador de carga. Es una copia del BL Madre o Master, este BL hijo se emite ya que existe un Freight Forwarder durante dicha importación. Para este caso la diferencia con el BL Madre es que las navieras exigen que el BL Hijo tenga su apertura correspondiente para liberar las unidades.

Garantía de Tránsito

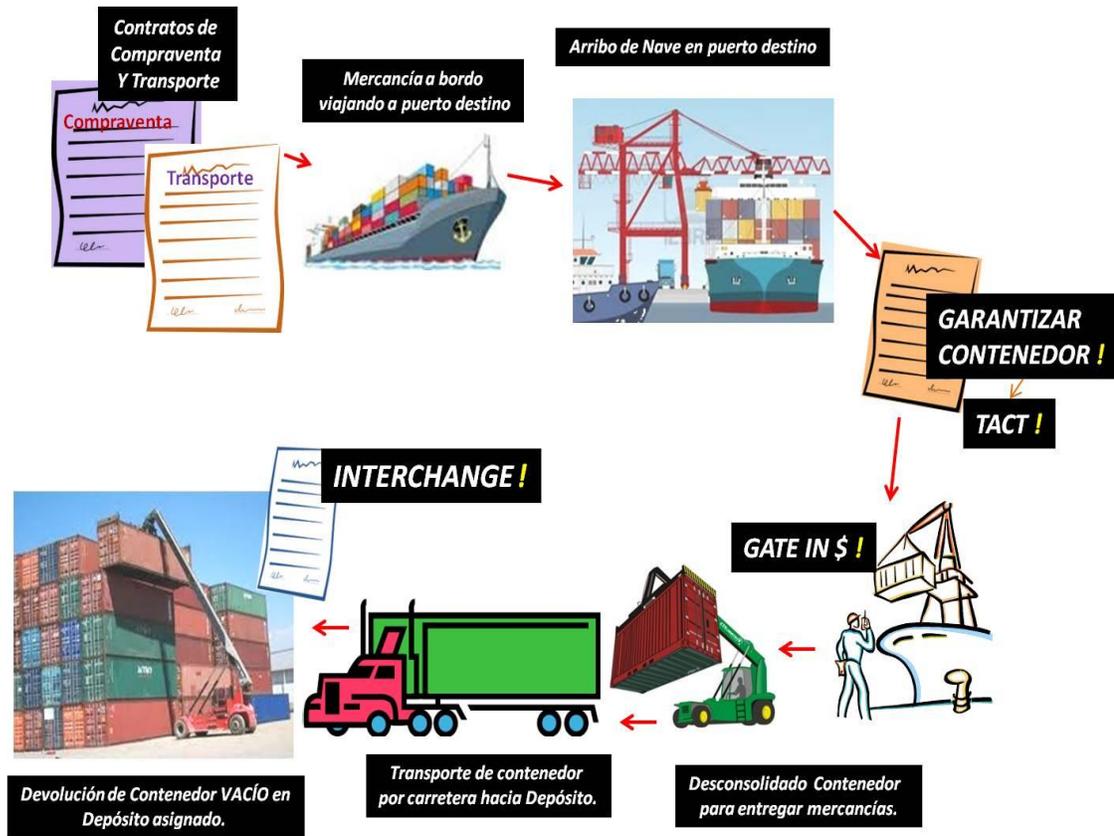
Este proceso es para aquellos contenedores que están manifestados como tránsito, es decir, su depósito final no es dentro de Chile, sólo llega a puerto Chileno para luego ser transportado a depósito final en otro país.

Garantía a Almacén Extraportuario

En este proceso se garantizan los contenedores consolidados que llegan a almacenes extraportuarios en donde se almacena la mercancía a la espera de ser retirada o ingresada al país. Es decir estos contenedores son desconsolidados en el almacén extraportuario y no en la zona primaria del puerto.

Nota: En cualquiera sea la modalidad de importación, todos los contenedores FCL deben ser garantizados pues debe crearse un Tact, es decir, el contenedor debe tener la autorización para poder transitar por territorio nacional y así poder ser retirado desde la Zona Primaria del puerto y luego ser finalmente devuelto en depósito asignado.

Figura 28: Flujo General del Contenedor en una Importación.



Fuente: Elaboración propia.

En la imagen anterior se muestra el flujo general de una importación de un contenedor FCL. Se debe tener en cuenta que la presentación de los Interchanges será cada vez que el (los) contenedor(es) cambien de mano, estando así bajo la responsabilidad de distintos participantes del proceso de importación en cada caso. Pero es de suma importancia conservar dichas copias para esclarecer cada vez que hay un cambio, la responsabilidad y el estado en el cual se entrega y recibe el contenedor.

Para los contenedores LCL es el mismo proceso pero no existe garantía de contenedor, pues al arribar la nave el desconsolidado se realiza dentro de la zona primaria siendo en este momento cuando se retiran las mercancías importadas por los distintos importadores involucrados en cada contenedor LCL.

Capítulo 3: Conclusiones

A continuación se indicarán algunos elementos importantes que forman parte de las conclusiones de este documento.

Tal como se refleja en la información detallada en la Guía Práctica, se pueden destacar tres puntos bastante importantes a partir de dicha información.

Importancia de llevar a cabo el proceso y de su correcta ejecución.

Como primera conclusión el documento ha reflejado la importancia que tiene la correcta ejecución de la garantía de contenedores durante una importación debido a todas las aristas involucradas ante dicho proceso, tales como la generación del TATC, el cual significa el visto bueno o mejor dicho la autorización para que los contenedores extranjeros puedan transitar legalmente por territorio chileno, es decir, con la garantía del contenedor este queda liberado para continuar con la cadena logística de la importación, ya sea de contenedores con destino final Chile u otro destino, siendo éste último caso un contenedor de tránsito que también debe tener autorización legal para transitar por el país fuera de zona primaria del puerto de arribo.

Otra arista involucrada en este proceso es el pago por concepto de Gate In, el cual permitirá la manipulación de las unidades a través de las grúas en puerto y en depósitos, para cargas, descargas y devolución. Y por último lo más importante en este proceso es

que la garantía establece y confirma que las unidades se encuentran bajo un certificado de seguro que cubrirá los distintos daños y averías que pudiesen ocurrir durante el transporte de este desde la salida de zona primaria hasta la devolución en depósito asignado. Es decir, sin la garantía el contenedor no obtendrá liberación y número TATC autorizando la salida de éste de zona primaria con lo cual generará cobros por concepto de Demurrage (sobrestadía); luego, por otra parte sin garantía no se hace efectivo el pago de Gate In para manipulación del contenedor y devolución en depósito.

- Lo deficiente que puede ser el proceso por desconocimiento de éste y/o mala ejecución del mismo.

Como segunda conclusión, nos enfrentamos a la deficiencia del proceso por desconocerlo y/o a la vez, por realizarlo incorrectamente, ya que por una parte si como cliente desconozco el proceso y sus implicancias, habrá cobros extras posteriores desconocidos no considerados, por lo tanto, esto influye directamente en los costos estimados y totales de la importación. Por otra parte si se realiza una mala ejecución del proceso, esto puede incurrir en atrasos y tardanzas en la devolución del contenedor, lo que lleva además al pago extra por sobrestadía.

A modo de ejemplo y debido a que solo se sabe la historia sin un respaldo escrito, existe un caso en que cuando se estaba construyendo el centro comercial Mall Marina Arauco en Viña del Mar se importaron escaleras mecánicas tal como se hace una importación

normal, pero sucedió que al llegar la carga, sin saber porqué, el transportista retiró dicho contenedor sin haberlo garantizado previamente, el problema no fue solo ése, si no que sufrió un accidente en la curvatura de entrada del Muelle Barón en Valparaíso, dicho accidente no tenía por lo tanto cobertura alguna para el contenedor y mucho menos para aquel transportista , quien culminó siendo el único responsable de los daños y por ende de los costos que esto involucraba. En este caso también uno se puede preguntar qué fue lo que sucedió en el control del puerto ya que este contenedor pudo ser retirado de zona primaria sin un TATC, es decir legalmente no estaba autorizado para transitar en territorio chileno. Por lo tanto la deficiencia y mala ejecución del proceso debido al desconocimiento de éste se reflejará directamente en los cobros extras que se pudiesen generar y sus respectivas responsabilidades.

■ Costos y responsabilidades

Y por último, tanto los costos como las responsabilidades son otro punto importantísimo de dicho proceso, pues ante cualquier siniestro se debe tener completa claridad de quien es el responsable y por ende a quien le corresponde cada costo o pago involucrado. Es por esto que los documentos más importantes para determinar la responsabilidad y quien cubrirá dichos gastos extras son, la póliza de seguro y los Interchanges correspondientes, siendo la póliza el documento que cubrirá distintos daños o averías de la unidad; y los Interchanges serán los documentos que determinarán cuáles daños, averías u otros corresponden a cada instante y quién estaba a cargo del contenedor en dicho momento. Además dependiendo del contrato de cada importador ya sea con contenedores FCL o LCL, puede que dentro del precio acordado por los servicios de importación estén o no incluidos todos aquellos pagos extras de la garantía del contenedor, tales como Gate In, Demurrage, y costos extras por algún daño no cubierto en la póliza y/o derrames químicos u otros.

Webgrafía

- www.aduana.cl
- www.acecarga.net
- www.agenciapizarro.cl
- www.aladi.org
- www.aprenderaimportar.com
- www.asesoriaintegral.cl
- www.ceni.cl
- www.chubb.com
- <http://comex-demox.blogspot.com/2007/06/glosario-del-transporte-martimo.html>
- <http://cursos.iteso.mx/mod/resource/view.php?id=18041>
- www.hamburgsud-line.com
- www.maritimoportuario.cl
- www.mundomaritimo.cl
- www.mscchile.com
- www.pollmann.cl
- www.pymesdechile.cl
- www.prochile.cl
- www.portalcomercioexterior.cl
- www.puertoantofagasta.cl

- www.rae.es
- www.sofofa.cl

Bibliografía

- “Logística de almacenamiento, gestión y control de stock”, Irene Machuca Lorca – Rodolfo Valenzuela Sepúlveda. Año 2004.
- “Comercio Exterior – teoría y práctica, Alfonso J. Ballesteros Román. Año 1998.

Anexos

Anexo 1: BILL OF LADING / CONOCIMIENTO EMBARQUE (Cara principal)

SWORDFISH SHIPPING INC.

SHIPPER: EXPORTADORA SAPEL LTDA CAMINO EL CERRILLO PARCELA 24 LINDEROS, BUIN APARTADO 260 CORREOS PH: 56-02-8210315 FX: 56-02-8210314 CHILE (CL)		BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES B/L N° SWUS1304LAVP022 COPY NOT NEGOTIABLE SHIPPED at the Port of Lading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents an value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the Said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all this tenor and date, any one of which begin accomplished the others shall be void. THIS BILL OF LADING IS GOVERNED BY A CHARTER UNDER THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT OF AFFREIGHTMENT DATED NOVEMBER 15TH 2012, WHICH INCORPORATES WITH AMENDMENTS THE GENCON CHARTER (AS REVISED 1994), ACCORDINGLY, THIS BILL OF LADING IS ISSUED IN COMPLIANCE OF A COACHARTER. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF	
CONSIGNEE: BENGARD MARKETING, INC. 19640 RANCHO WAY DOMINGUEZ HILLS CALIFORNIA 90220-6090- LOS ANGELES ATN.: MR BENGARD bmi@bengard.us PH: 310-6055105 / 310-6055240 UNITED STATES (US)			
NOTIFY: J & K FRESH 9911 INGLEWOOD AVE., SUITE 200 INGLEWOOD, CA 90301 - LOS ANGELES ATN.: LYNNETTE KEFFER lynnette@jkgfresh.com PH.: 310-4198770 UNITED STATES (US)			
OCEAN VESSEL ATLANTIC KLIPPER	VOYAGE N° USWC-04		
PORT OF LOADING VALPARAISO, CHILE	PORT OF DISCHARGE LOS ANGELES,CA, UNITED STATES		
PLACE OF RECEIPT VALPARAISO, CHILE	PLACE OF DELIVERY LOS ANGELES,CA, UNITED STATES		

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER- CARRIER NOT RESPONSIBLE

MARKS AND Nos.	N° AND KIND OF PACKAGES	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
	2150	CASES ON 19 PALLETS SAID TO CONTAIN	18.032,00 KG	
SAPEL		2150 CASES WITH FRESH NECTARINES ON 19 PALLETS, G.W. 18.032,00 KGS "USDA INSPECTION" VARIETY: RUBY DIAMOND 2097 CASES, SPRING BRIGHT 53 CASES. H. S 0809.30		
		REFRIGERATED CARGO CLEAN ON BOARD 06-01-2013		

Freight details, charges, etc.	RATE	PREPAID	COLLECT	EXCHANGE RATE	PAYABLE AT
19,00 PALLETS 1.20	356,00		6.764,00 F.L.T. USD		UNITED STATES (US)
19,00 * ISPS	0,85		16,15 F.L.T. USD		UNITED STATES (US)
19,00 * BAF	36,20		687,80 F.L.T. USD		UNITED STATES (US)
1,00 * BL FEE	35,00		35,00 F.L.T. USD		UNITED STATES (US)
TOTAL			7.502,95		

Page: 1 OF 1

N° of original Bs L
3 (THREE)

Signature
JORGE CARLE ARIAS
 As Agent
 ON BEHALF OF CARRIER
 VALPARAISO, January 6, 2013

(Cara Posterior BL)

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

Conditions of Carriage

- (1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Cause, are herewith incorporated.
- (2) General Paramount Clause.
 - (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924, shall apply to this Bill of Lading provided that the port of destination is located in any European country. In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 The Hague-Visby Rules apply compulsorily, such provision shall apply to this Bill of Lading.
 - (b) The provisions of the United States Carriage of Goods by Sea Act ("COGSA") shall apply to this Bill of Lading provided that the port of destination is located in the United States of America.
 - (c) The carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading and after discharge from the vessel or while the cargo is in charge of another carrier.

- (3) General Average.

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994 or any subsequent modifications thereof in London unless another place is agreed on in the Charter Party.

- (4) New Jason Clause.

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the Commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessels or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners for the goods to the Carrier before delivery.

- (5) Both-to-Blame Collision Clause.

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of negligence of the other vessels and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever or the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessels or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessels or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operations or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in additions to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
Destination, etc., See overleaf.

Anexo 2: Formulario Garantía Ultramar Agencia Marítima



Versión Jun 2012

SEÑORES
ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA.

Código Agencia de Aduana	Depósito	Devolución	Tipo garantía	Cia. Seguro
				chubb
				ACE
				HDI
				Mapfre
				Orión

Ref.:Mn/ Viaje. Pto.Embarque:

B/L Nr : Pto.Destino :

Contenedor(es):

Consignatario :
Facturar a :
Dirección :

RUT:

Muy señores nuestros:

Dejamos constancia que la partida del rubro viene en él (los) contenedor(es) indicado(s) en la presente.

Esta Agencia se responsabiliza de la reentrega de esta(s) unidad(es) al depósito que Ultramar le indique, bajo las condiciones que en adelante se señalan, y para cuyos efectos tendremos debidamente en orden la documentación requerida.

Indicaremos nombre, RUT y dirección del cliente para que se facturen los cargos que esta operación pueda originar. En caso de no proporcionar estos antecedentes la Agencia que suscribe acepta expresamente que la(s) factura(s) sea(n) emitidas a su orden.

1.- RECIBO DE INTERCAMBIO (EIR)

Con el objeto de verificar la condición física del (los) contenedor (s) a la salida del Terminal portuario, se exigirá el Recibo de Intercambio (EIR) donde se señala en las condiciones que él(los) contenedor(es) sea(n) recibido(s) por nosotros.

Es obligación del consignatario y/o de esta Agencia, inspeccionar él(los) módulo(s) antes de salir de los recintos portuarios. Si esta inspección no fuere realizada, la responsabilidad de cualquier daño en el contenedor será de exclusivo cargo de esta Agencia, aceptando desde ya la factura correspondiente. El Recibo de Intercambio será debidamente firmado por un dependiente de esta Agencia, por cuenta de la misma, y en representación de sus mandantes, en señal de conformidad, quedando el original y 3 copias en nuestro poder según corresponda, para ser llevados al depósito al momento de entregar él (los) contenedor(es) PARA UNA NUEVA INSPECCION, a fin de establecer su condición de entrega. En esta oportunidad será firmado el formulario por quien entrega y quien recibe en el recinto correspondiente.

Estado del flete: En caso que el flete/THC sea pagadero en puerto de destino, deberá obtenerse previamente la autorización del operador de los contenedores, representante, o línea Naviera / Transportista según aplique en cada caso..

2.- TITULO DE ADMISION TEMPORAL PARA CONTENEDORES (TATC)

Hemos recibido el TATC en documento físico o n° electrónico para que la(s) unidad(es) pueda(n) salir de la zona primaria, y estamos en conocimiento que para el retiro desde almacén portuario debe estar regularizado el pago del servicio Gate In (servicio de descarga para ingreso del contenedor al depósito) y de la indemnización por mayor uso – demurrage 1ra fase en caso de exceder el período libre acumulado hasta la fecha de retiro del contenedor según corresponda. En caso de garantizar con certificado de seguro y cuyo free time –plazo devolución haya expirado, se cancelara el deducible de hasta dos días adicionales de sobrestadía (no cubiertos por el seguro).

Para TATC caso sea soporte papel., Esta Agencia se responsabiliza de consignar nombre y firma en recuadro Agente de Aduana incluyendo Nombre del Funcionario y de entregar dicho documento con los timbres respectivos, al momento de sacar él(los) módulo(s) de los Recintos Portuarios, según la siguiente distribución:

- Primera copia : Almacenista (Ingreso al País)
- Segunda copia : Transportista
- 3era copia : Operador
- 4ta copia : Almacenista (Salida País)

Estamos en conocimiento de la Resolución N° 2808 de la Dirección Nacional de Aduana. Por lo cual esta Agencia de Aduana se responsabiliza por todos los gastos que genere la no devolución de los documentos TATC en oficina de Ultramar dentro de los recintos Portuarios o lugar asignado para tal efecto antes de las 12 horas siguientes del despacho de puerto o ingreso del contenedor a este.

La fecha consignada por el funcionario de Aduana (Control Puerta) deberá coincidir con la inspección de salida del puerto.

La responsabilidad por la infracción del artículo 175 de la Ordenanza de Aduana, esto es, por la no entrega oportuna u omisión de datos en documento TATC, será de cargo del consignatario y de esta Agencia, procediéndose de inmediato a cancelar la factura correspondiente.

3.- DEVOLUCIÓN DE CONTENEDORES

Nos comprometemos a que al momento de realizar la entrega física del(los) contenedor(es) en el depósito designado por Uds. este presente personal de esta Agencia, que en conjunto con el representante del depósito asignado, hará la revisión y firmara los documentos respectivos.

La devolución del(los) contenedor(es) se cumplirá dentro de 3 a 5 días, contados desde el día siguiente a la fecha de descarga del(los) contenedor(es)., según tabla free time respectiva y de carácter pública a disposición de cliente del B/L, si no estuviere comprendida o citada en el respectivo conocimiento de embarque.

Estamos en conocimiento que la nave descargo con fecha-----: por tanto, el plazo libre de que dispone el cliente vence el----- La no entrega del(los) módulo(s) dentro del plazo estipulado, devengará una indemnización por mayor uso, a razón de ----- hasta el día en que la(s) unidad(es) sea(n) devuelta(s) en el depósito señalado. A la fecha de retiro del(los) contenedor(es) del puerto, la deuda acumulada es de US\$-----

4.- RESPONSABILIDAD

La Agencia de Aduana que suscribe se hace solidariamente responsable por su cliente o mandante ante Ultramar Agencia Marítima Ltda., para dar cumplimiento a lo siguiente:

- a) Devolver el o los contenedores al depósito.
- b) Devolver él(los) contenedor(es) al depósito dentro del plazo fijado en el punto 3 anterior.
- c) Devolver él(los) contenedor(es) en las mismas condiciones materiales y estado de conservación en que fue recibido.
- d) Devolver el(los) contenedor(es) limpio(s).
- e) Tramitar en forma correcta y oportuna la garantía y el o (los) TATC, de acuerdo a lo señalado en el punto 2 anterior.

Los gastos y/o indemnizaciones originados por el incumplimiento de los puntos a), b), c), d) y e) enumerados anteriormente, es decir, no devolución del(los) contenedor(es); devolución fuera de plazo originando sobreestadía; daños materiales en el contenedor y que éste deba lavarse con productos químicos por la suciedad que trae, pérdida u omisión de datos en los TATC con infracción al artículo 175 de la Ordenanza de Aduana, etc., serán cancelados por la Agencia que suscribe a Ultramar Agencia Marítima Ltda. contra sola presentación de la correspondiente factura.

Para garantizar la cancelación oportuna a Ultramar Agencia Marítima Ltda. de todas las obligaciones pecuniarias que en los términos expresados en esta carta emanen para esta Agencia, especialmente de los que emanen del punto 4 de esta carta, se utilizarán indistintamente cualquiera de los siguientes tipos de garantía, de acuerdo a las exigencias de ésta, equivalentes a US\$ 5.000.- (Cinco mil dólares) por cada contenedor de 20' y US\$ 7.000.- (Siete mil dólares) por cada contenedor de 40' no refrigerados, y para contenedores refrigerados 20' US\$ 20.000.- (Veinte mil dólares) y 40' US\$ 30.000 (Treinta mil dólares).-

- 1) Depósito de dinero en efectivo efectuado por el consignatario de la carga, al Operador del Contenedor, por intermedio de su Despachador de Aduana;
- 2) Boleta de Garantía Bancaria, extendida por el consignatario de la carga en favor del Operador del Contenedor.
- 3) Certificado de Seguro emitido conforme a una póliza suscrita entre las Cias. Aseguradoras y Ultramar AG Marítima Ltda. o algún representado.

- f) Al momento de la rendición de la garantía es indispensable la presentación y canje del **B/L ORIGINAL Art 2250**
- g) Informar a los clientes de la imposibilidad de rehacer facturas, ya que no existe forma legal de anular facturas en un periodo mensual distinto.
- h) Que la entrega errónea de datos de facturación es de exclusiva responsabilidad la agencia de aduana
- i) La factura será emitida según los datos suministrados en el presente documento, y asumimos que por restricciones de tipo legal la factura no podrá ser cambiada por otra excepto en los casos que pueda ser corregida con nota de crédito administrativa".

Atentamente

Firma y Timbre

Fecha: / / 2

AGENTE DE ADUANA o REPRESENTANTE LEGAL

2) Cliente y Consignatario son distintos

ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA.

**AUTORIZACION DE DESPACHO DE
A.D.C.**

AGENCIA : VALPARAISO
NAVE / VIAJE : BAHIA CASTILLO / 1122
NAVE CONTABLE : 40600
BL : HLCULE1110516432
AGENTE DE ADUANA : PEDRO SERRANO SOLAR
CLIENTE : 77008680-9 - GROUPE SEB CHILE LIMITADA
CONSIGNATARIO : PANALPINA CHILE TRANSPORTES MUNDIALES LTDA
FECHA GARANTIA : 22-06-2011 11:27:20
CONTENEDORES :
HLXU406818-7 40ST Devolver en SITRANS SANTIAGO Tates: 322672

GATE IN	DEMURRAGE	SEGURO	PORTEO								
<table border="1"><tr><td>FAC 3954860</td></tr><tr><td>Neto 53.603</td></tr><tr><td>IVA 10.185</td></tr><tr><td>Total 63.788</td></tr></table> <p>VsBs CAJA</p>	FAC 3954860	Neto 53.603	IVA 10.185	Total 63.788	<table border="1"><tr><td> </td></tr></table> <p>VsBs CAJA</p>		<table border="1"><tr><td>HDI SEGUROS S.A.</td></tr><tr><td>HDI 1927</td></tr></table> <p>VsBs CAJA</p>	HDI SEGUROS S.A.	HDI 1927	<table border="1"><tr><td> </td></tr></table> <p>VsBs CAJA</p>	
FAC 3954860											
Neto 53.603											
IVA 10.185											
Total 63.788											
HDI SEGUROS S.A.											
HDI 1927											

NOTA : ESTE DOCUMENTO DEBE SER PRESENTADO / ENTREGADO POR EL AGENTE DE ADUANA EN OFICINA ULTRAMAR O EN RECINTOS PORTUARIOS (GATE CONTROL) SEGUN CORRESPONDA PREVIO AL RETIRO DE EL O LOS CONTENEDORES(S) CITADO(S).

Anexo 4: Factura Gate In Ultramar Agencia Marítima Valparaíso.

ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LIMITADA

GIRO: Agencia de Navios, Servicios relacionados con transporte marítimo, aduanas, almacenamiento y comunicaciones, Gestión de negocios, Suministro de servicios administrativos e informáticos, Depósitos y otros servicios conexos.

CASA BETH-C	LAZ CONDES	• El Bosque Norte 500, piso 18	6501000	6969690	121-24
SUCURSAL S.	POZANOS	• Oficina EOTC s/n of. 217-A, Avda. CAMER	6901822	6671913	
	PUERAZUL	• Terminal de Carga Intermodal	6213779	6218864	
		• Estación Arica-CARSA	6218794		
ARICA		• 18 de Septiembre 112	231126	231886	13-0
COPIQUÉ		• San Martín 131	41428	421635	1
CALERA		• A-Gran Turf 508	23429	234427	132
ASTOPAGASTA		• Copalán 854	262399	227241	1213
HUASCO		• Pedro de Valdivia 118	51786	51728	73
COCONARRO		• Albarado 544	714000	229811	
LOS VILLOS		• Cuatrecasas 400 piso 2	542721	542728	
QUINTA NORMAL		• Pta. San Guillermo 131	630033	627292	100
VALPARAISO		• Cochranes P.O. piso 8	202000	298807	52-V
SAN ANTONIO		• El Bazar 207	202000	211948	864
EL CAJON		• Blanco Encalada 444 of. 401	507759	542021	137
PUERTO MONTT		• Av. Diego Portales 870 piso 2	341040	341042	
PUERTO ARAUCO		• Independencia 85	234003	233864	
PUERTO CHACABUHO		• Juan José Latorre 87	201328	201188	44-0
					90

R.U.T.: 80.992.000-3
FACTURA
4274768

www.ultramar.cl mailbox@ultramar.cl

de de
 VALPARAISO 20 Septiembre 2012

Señor(es): **EMPRESA METALURGICA LTDA**
 Dirección: **PADRE TADEO N.4352** Guía de Despacho N°:
 Comuna: **QUINTA NORMAL** Rut.:
 Giro: **INDUSTRIAS BASICAS DE HIERRO Y ACERO** Rut.: **78789240-K**
 C/F: **972414** Nave: **DEBE**

FRANCISCO GUSTAVO PARDO MONDACA Servicio: Gate In Precio Vta unitario \$ 49000 por 1.00 CTR \$ 49,000.00 CGMC, B/L... ES1378335 2OST 1 x 49000, DYC SANTIAGO TEMU316245-9 SC8 Agente de Aduana.: FRANCISCO GUSTAVO PARDO MONDACA Servicio: CMA max fee Precio Vta unitario \$ 7045 por 1.00 CTR \$ 7,045.00 CGMC, B/L... ES1378335 2OST 1 x 7045, DYC SANTIAGO TEMU316245-9 SC8 Servicio: Cma Cleaning Fee Precio Vta unitario \$ 2348 por 1.00 CTR \$ 2,348.00 CGMC, B/L... ES1378335 2OST 1 x 2348, DYC SANTIAGO TEMU316245-9 SC8 COBRO REALIZADO POR CUENTA DE NUESTROS MANDANTES SRS. CMA CGM CHILE S.A. NO CONSTITUYE INGRESO PARA ULTRAMAR LTDA.		NETO 58,393 IVA 11,095 TOTAL 69,488
T/C	0.00	
SON:	Sesenta y Nueve Mil- Cuatrocientos Ochoenta y Ocho Pesos	

Nombre: _____ Fecha: _____
 R.U.T.: _____ Firma: _____
 Recinto de Recepción: _____
 El suscrito declara en este acto, de acuerdo a lo dispuesto en la letra del Art. 4º, y la letra c) del Art. 5º de la Ley 19.983, acredita que la entrega de **FRANCISCO GUSTAVO PARDO MONDACA** prestado(x) ha(n) sido recibido(x) en total conformidad.

"EMITIR CHEQUE NOMINATIVO Y CRUZADO A NOMBRE DE ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA."

COPIA NO VALIDA PARA EFECTOS TRIBUTARIOS.

Anexo 5: Factura Gate Out Ultramar Agencia Marítima Valparaíso:



R.U.T. 80.992.000-3
FACTURA ELECTRONICA
N° 407971

S.I.I. SANTIAGO ORIENTE

ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LIMITADA

GIRO: Agencia de Navas, Servicios relacionados con transporte marítimo, aéreo, almacenamiento y comunicaciones, Gestión de negocios, Suministro de servicios administrativos e informáticos, Depósitos, almacenamiento y otros servicios conexos. Exportación bienes de uso y consumo, materiales de construcción, menaje, maquinarias, equipos, herramientas, embarcaciones, motores, artículos deportivos. Arriendo de bienes inmuebles amoblados. Transporte de carga por carretera. Asesorías Profesionales y Técnicas. Transporte de Pasajeros.
www.ultramar.cl - mailbox@ultramar.cl

CASA MATRIZ :

LAS CONDES El Bosque Norte 500, Piso 18 Fono: 6301000 / Fax: 3343540 / Casilla: 131-34

LAS CONDES (Helvecia) Av. Vitacura 2771, Local 1.

Fono: 6301460

PUDAHUEL Aeropuerto A.M Benitez S/N Carga

Fono: 6019779 / Fax: 6019684

ARICA 21 de Mayo 101

Fono: 200000 / Fax: 200050 / Casilla: 12 -D

IQUIQUE San Martín 151

Fono: 414380 / Fax: 423652

IQUIQUE ZONA FRANCA

MANZANA 3 GALPON Nro. 16 Dpto. 204

TOCOPILLA 21 de Mayo 1398

Fono: 810000 / Fax: 810202

ANTOFAGASTA Copiapo 654

Fono: 359600 / Fax: 227341 / Casilla: 1210

CALDERA Arturo Prat 058

Fono: 316428 / Fax: 316412 / Casilla: 139

CHAÑARAL Ruta 5 Norte, Km. 970

Fono: 480904

HUASCO Pedro de Valdivia 118

Fono: 531366 / Fax: 531286 / Casilla: 73

COQUIMBO Av. Costanera 841, piso 1 Edificio Andacollo

Fono: 314000 / Fax: 320611

LOS VILOS Cauquicoan 488 piso 2

Fono: 542731 / Fax: 542729

QUINTERO Psje. San Guillermo 121

Fono: 2930928 / Fax: 2930265 / Casilla: 109

VALPARAISO Cochrane 813 piso 8

Fono: 2202000 / Fax: 2256607 / Casilla: 52 -v

SAN ANTONIO El Molo 097

Fono: 203000 / Fax: 211940 / Casilla: 904

VALPARAISO Av Errazuriz 799 Locales 108-109

Fono: 2202000 Casilla: 52-V

TALCAHUANO Blasco Encalada 444 Of. 401

Fono: 2507700 / Fax: 2542931 / Casilla: 577

PUERTO MONTT Av. Juan Soler Manfredini 11 Dpto. 801

Fono: 341040 / Fax: 341042

PUERTO CHACABUCO Juan Jose Latorre 87

Fono: 351208 / Fax: 351166 / 50

PUNTA ARENAS Independencia 885

Fono: 204800 / Fax: 226664 / Casilla: 44-D

PUERTO WILLIAMS Prat 035

Fono: 621049 / Fax: 226664 / Casilla: 44 - D



Señor(es)	: VERSUS PRODUCTOS INDUSTRIALES SA	Fecha Emision	: 16 de enero de 2013
Dirección	: VITACURA 2902ODF.504	Fecha vencimiento	: 15-02-2013
Comuna	: SANTIAGO	R.U.T.	: 96.820.780-6
Giro	: VENTA AL POR MAYOR DE OTROS PRODUCTOS N.	Codigo Interno	: 115057
OFA	: 0090044725-CMANSILLAT-VAP-0000054525	Tipo de Cambio	:
Nave	: SANTA PHILIPPA 800 CMA CGM CHILE S.A.		

Detalle	Total
Agencia de Aduanas: JUAN CARLOS OCTAVIO RAMOS DE Servicio: GATE OUT Precio vta unitario CLP 42.000,00 por 1 UN = CLP 42.000,00 DEPOSITO : DYC VALPARAISO RESERVA N° SNG0151923 AGENTE DE ADUANA : JUAN CARLOS OCTAVIO RAMOS DE AGUIRRE (NAVE Y RESERVA SON SOLO DATOS REFERENCIALES Y PUEDEN CAMBIAR) COBRO REALIZADO POR CUENTA DE NUESTROS MANDANTES SRS. CMA CGM CHILE S.A. NO CONSTITUYE INGRESO PARA ULTRAMAR LTDA.	42.000

Pagos en Pesos Chilenos: Depositar en Cta. Cte. Banco BCI N° 10065792
Pagos en Dólares: Depositar en Cta. Cte. Banco BCI N° 11062584
Enviar imagen de depósito a correo cobranzasultramar@ultramar.cl
Emitir Cheque nominativo y cruzado a nombre de Ultramar Agencia Marítima Ltda.

NETO	\$	42.000
IVA 19%	\$	7.980
TOTAL	\$	49.980



SON: CUARENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS OCHENTA PESOS.

Anexo 6: Factura Demurrage Ultramar Agencia Marítima Valparaíso:



ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LIMITADA

GIRO: Agencia de Navas, Servicios relacionados con transporte marítimo, aéreo, almacenamiento y comunicaciones, Gestión de negocios, Suministro de servicios administrativos e informáticos, Depósitos, almacenamiento y otros servicios conexos. Exportación bienes de uso y consumo, materiales de construcción, menaje, maquinarias, equipos, herramientas, embarcaciones, motores, artículos deportivos. Arriendo de bienes inmuebles amoblados. Transporte de carga por carretera. Asesorías Profesionales y Técnicas. Transporte de Pasajeros.
www.ultramar.cl - mailbox@ultramar.cl

R.U.T. 80.992.000-3
FACTURA NO AFECTA O EXENTA
ELECTRONICA
N° 115041

S.I.I. SANTIAGO ORIENTE

CASA MATRIZ :

LAS CONDES El Bosque Norte 500, Piso 18 Fono: 6301000 / Fax: 3343540 / Casilla: 131-34

LAS CONDES (Helvecia) Av. Vitacura 2771, Local 1.

Fono: 6301400

PUDAHUEL Aeropuerto A.M Benitez S/N Carga

Fono: 8019779 / Fax: 8019684

ARICA 21 de Mayo 101

Fono: 200000 / Fax: 200050 / Casilla: 12-D

IQUIQUE San Martín 151

Fono: 414380 / Fax: 423652

IQUIQUE ZONA FRANCA

MANZANA 3 GALPON, Nro: 16 Dpto. 204

TOCOPILLA 21 de Mayo 1398

Fono: 810000 / Fax: 810202

ANTOFAGASTA Copiapo 854

Fono: 359000 / Fax: 227341 / Casilla: 1210

CALDERA Arturo Prat 058

Fono: 316428 / Fax: 316412 / Casilla: 139

CHAÑARAL Ruta 5 Norte, Km. 970

Fono: 480904

HUASCO Pedro de Valdivia 118

Fono: 531366 / Fax: 531286 / Casilla: 73

COQUIMBO Av. Costanera 841, piso 1 Edificio Andacollo

Fono: 314000 / Fax: 320611

LOS VILOS Cauquican 488 piso 2

Fono: 542731 / Fax: 542728

QUINTERO Peje, San Guillermo 121

Fono: 2930628 / Fax: 2930265 / Casilla: 109

VALPARAISO Cochrane 813 piso 8

Fono: 2202000 / Fax: 2256607 / Casilla: 62 - v

SAN ANTONIO El Molo 097

Fono: 203000 / Fax: 211949 / Casilla: 904

TALCAHUANO Blasco Encalada 444 Of. 401

Fono: 2507700 / Fax: 2542931 / Casilla: 577

PUERTO MONTT Av. Juan Soler Manfredini 11 Depto. 801

Fono: 341040 / Fax: 341042

PUERTO CHACABUCO Juan Jose Latorre 87

Fono: 351208 / Fax: 351166 / 50

PUNTA ARENAS Independencia 865

Fono: 204800 / Fax: 226664 / Casilla: 44-D

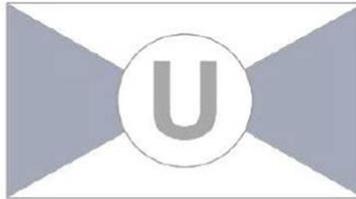
PUERTO WILLIAMS Prat 035

Fono: 621049 / Fax: 226664 / Casilla: 44 - D



Señor(es)	: UNION QUIMICA RODOLFO PALMA EIRL	Fecha Emision	: 23 de octubre de 2012
Dirección	: LOTE IND. LOS LIBERTADORES N°3, LOTE 151-1	Fecha vencimiento	: 22-11-2012
Comuna	: COLINA	R.U.T.	: 76.870.730-8
Giro	: VENTA AL POR MAYOR DE PRODUCTOS QUIMICOS	Codigo Interno	:
OFA	: 441085 - OSOLORZA - C&D	Tipo de Cambio	: 480.59
Nave	: NYK AQUARIUS 103 (46409) HAPAG LLOYD CHILE AGENCIA MARITIMA LTDA. P/C HAPAG LLOYD AG		

Detalle	Total
Servicio: DEMURRAGE	865.062
Precio vta unitario USD 1800.00 por 1.00 CTR USD 1800.00	
Demurrages / Indemnización	
# B/L : HLCUTA1120547404	
Contenedor Días Tot/Ds Desc Inic Term Tarifa Monto	
BMOU290167-4 20ST 7 de 7 21/06 01/07 07/07 US\$ 90 US\$ 630	
BMOU290168-0 20ST 7 de 7 21/06 01/07 07/07 US\$ 90 US\$ 630	
BMOU290179-8 20ST 6 de 6 21/06 01/07 06/07 US\$ 90 US\$ 540	
PUERTO DE DESCARGA : VALPARAISO	



Dir. de Despacho : LOTE IND. LOS LIBERTADORES N°3, LOTE 151-1, COLINA, SANTIAGO. Valor exento de iva por DL. 825 de 1974 Art. 12 letra E nr. 7

Pagos en Pesos Chilenos: Depositar en Cta. Cte. Banco BCI N° 10065792
Pagos en Dólares: Depositar en Cta. Cte. Banco BCI N° 11062584
Enviar imagen de depósito a correo cobranzasultramar@ultramar.cl
Emitir Cheque nominativo y cruzado a nombre de Ultramar Agencia Maritima Ltda.

Equivalencia en otra moneda			
USD	1.800,00	EXENTO \$	865.062
USD	1.800,00	TOTAL \$	865.062



SON: OCHOCIENTOS SESENTA Y CINCO MIL SESENTA Y DOS PESOS.

Anexo 7: PÓLIZA DE SEGURO HDI (REEFER 40')

HDI
Seguros

CERTIFICADO DE SEGURO

COPIA: AGENTE DE ADUANA

PÓLIZA N° 2721 CERTIFICADO N° 487082 FACTURA N°858979.

EL PRESENTE CERTIFICADO SE RIGE POR LAS CONDICIONES PARTICULARES DE LA POLIZA DE RIESGO TRANSPORTE TERRESTRE ARRIBA INDIVIDUALIZADA CONTRATADA POR EL OPERADOR QUE A CONTINUACION SE INDICA.

DATOS DEL ASEGURADO/AGENTE			
ASEGURADO	: AGENCIAS UNIVERSALES S.A	RUT	: 96566940-K
FECHA DE EMISIÓN	: 05-12-2012		
ANTECEDENTES DEL CONTENEDOR			
CONTENEDOR	: TRIU8349990	TIPO	: REEFER 40
PUERTO DESCARGA	: VALPARAISO	DESTINO	: SANTIAGO
MEDIO TRANSPORTE	: CAMION	CÓDIGO CARGA	: 15
OBSERVACIONES	: OTROS DESTINOS	DESCRIPCIÓN CARGA	: MERCANCIAS DIVERSAS
ANTECEDENTES DEL CONSIGNATARIO			
NOMBRE (RAZÓN SOCIAL)	: HUGO PERALTA FERNANDEZ	RUT	: 5585424-6
DOMICILIO	: ACTOR BAGUENA 4079 SANTIAGO, SAN MIGUEL, REGION METROPOLITANA	TELÉFONO	: 32-2156861
PRIMA Y PAGO			
TARIFA	: US\$ 150		
PRIMA NETA	: \$ 72.254	IVA	: \$ 13.728
FORMA DE PAGO	: CONTADO	EQUIVALENTE DOLAR ADUANERO	: \$ 481,69
CERTIFICADO RETIRADO POR			
NOMBRE	: AGENCIA DE ADUANA FELIPE SERRANO S		
RUT	: 77664990-2	FIRMA	: _____
OBSERVACIONES DEL EMBARQUE			
OPERADOR	: AGENCIAS UNIVERSALES S.A	N° DESPACHO S/D	
NAVE	: ATLANTIC ACANTHUS	NAVIERA	

FIRMA Y TIMBRE AGENTE DE
ADUANA

FIRMA OPERADOR DE CONTENEDOR

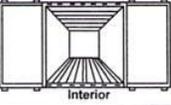
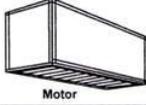
HDI SEGUROS S.A.

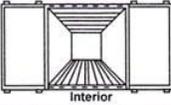
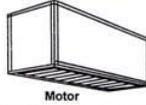
LA DEVOLUCIÓN OPORTUNA DEL CONTENEDOR EVITA MULTA.

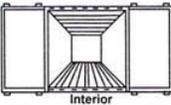
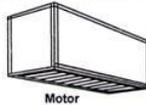
LOS GASTOS DE LIMPIEZA SE CUBREN SOLAMENTE COMO CONSECUENCIA DE UN ACCIDENTE AMPARADO POR LA PRESENTE PÓLIZA. NO SE CUBREN AQUELLOS GASTOS DE LIMPIEZA CUYO ORIGEN SEA EL USO OPERATIVO NORMAL DEL CONTENEDOR.

CASA MATRIZ: ENCOMENDEROS N° 113, LAS CONDES. CASILLA 192.
HDI SEGUROS TELÉFONO 422 9000 FAX 232 0471
IQUIQUE * ANTOFAGASTA * LA SERENA * VIÑA DEL MAR * CONCEPCIÓN * TEMUCO * LA FLORIDA
VISITE NUESTRA PÁGINA WEB HTTP://WWW.HDI.CL

Anexo 8: INTERCHANGE – E.I.R.

 JORGE CARLE & CIA. LTDA.		RECIBO DE INTERCAMBIO DE CONTENEDORES			
		Nave		Viaje	
Contenedor		Tara	Lleno	Vacio	Puerto
 Frente Puerta		 Interior		 Motor	
Cables		Enchufes		Chofer	Nombre
Despachador		Nombre		Fecha	
<input type="checkbox"/> A Abollado <input type="checkbox"/> B Sin Remaches <input type="checkbox"/> C Corte <input type="checkbox"/> D Hinchado <input type="checkbox"/> E Deformado <input type="checkbox"/> H Hoyo <input type="checkbox"/> I Desoldado					
EL CONTENEDOR ARRIBA IDENTIFICADO ES ENTREGADO/ RECIBIDO EN BUEN ESTADO, EXCEPTO LOS DAÑOS DESCRITOS					
_____ RECEPTOR _____			_____ DESPACHO _____		

 JORGE CARLE & CIA. LTDA.		RECIBO DE INTERCAMBIO DE CONTENEDORES			
		Nave		Viaje	
Contenedor		Tara	Lleno	Vacio	Puerto
 Frente Puerta		 Interior		 Motor	
Cables		Enchufes		Chofer	Nombre
Despachador		Nombre		Fecha	
<input type="checkbox"/> A Abollado <input type="checkbox"/> B Sin Remaches <input type="checkbox"/> C Corte <input type="checkbox"/> D Hinchado <input type="checkbox"/> E Deformado <input type="checkbox"/> H Hoyo <input type="checkbox"/> I Desoldado					
EL CONTENEDOR ARRIBA IDENTIFICADO ES ENTREGADO/ RECIBIDO EN BUEN ESTADO, EXCEPTO LOS DAÑOS DESCRITOS					
_____ RECEPTOR _____			_____ DESPACHO _____		

 JORGE CARLE & CIA. LTDA.		RECIBO DE INTERCAMBIO DE CONTENEDORES			
		Nave		Viaje	
Contenedor		Tara	Lleno	Vacio	Puerto
 Frente Puerta		 Interior		 Motor	
Cables		Enchufes		Chofer	Nombre
Despachador		Nombre		Fecha	
<input type="checkbox"/> A Abollado <input type="checkbox"/> B Sin Remaches <input type="checkbox"/> C Corte <input type="checkbox"/> D Hinchado <input type="checkbox"/> E Deformado <input type="checkbox"/> H Hoyo <input type="checkbox"/> I Desoldado					
EL CONTENEDOR ARRIBA IDENTIFICADO ES ENTREGADO/ RECIBIDO EN BUEN ESTADO, EXCEPTO LOS DAÑOS DESCRITOS					
_____ RECEPTOR _____			_____ DESPACHO _____		

Anexo 9: INTERCHANGE - C.I.R.



CONTAINER INSPECTION REPORT AND TALLY

CARLE & CIA. LTDA.

PORT : _____

SHIFT _____ TALLYMAN _____ DATE _____

Vessel _____ Voyage _____

LOADING _____
DISCHARGING _____

VESSEL CRANE _____
SHORE CRANE _____

HATCH BOD. N° _____ TIME HORA _____
STARTED COMIENZO _____ FINISHED TERMINO _____

Prefix Containers N°	STATUS LINE OPERATOR	Front Frente	Right Derecho	Rear Atrás	Left Izquierdo	Roof Techo	Floor Fondo
1			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
2			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
3			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
4			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
5			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
6			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
7			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
8			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
9			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				
10			←	REMARKS :	→	→	→
Destination :		Tons.	Tara				

H HOLE HOYO
 O SCRATCH RAYADO
 A DENTED ABOLLADO
 B BROKEN QUEBRADO
 C CURT CORTE
 F MISSING FALTA

Anexo 10: INCOTERMS 2010

•**EXW** = EX FÁBRICA Significa que la única responsabilidad del vendedor, es poner su mercancía a disposición del comprador en su propio local.

•**FCA** = FRANCO EN EL MEDIO DE TRANSPORTE El vendedor debe entregar la mercancía lista para su exportación al transportista en el lugar indicado en las condiciones de embarque.

•**FAS** = FRANCO AL COSTADO DE LA NAVE El vendedor se hace responsable de colocar la mercancía al costado de la nave en el muelle o en las barcasas, en el lugar indicado en la cotización.

•**FOB** = FRANCO A BORDO Cuando el vendedor se responsabiliza de colocar la mercancía a bordo de una nave en el puerto indicado en el contrato de venta.

•**CFR** = COSTO Y FLETE El vendedor debe hacer el despacho de la mercancía para su exportación y pagar los Costos y el Flete necesario para transportarla al destino indicado.

•**CIF** = COSTO, SEGURO Y FLETE Es un término similar al CFR, pero en este caso, el vendedor también debe contratar un seguro marítimo para la mercancía del comprador.

•**CPT** = TRANSPORTE PAGADO HASTA Es un término equivalente al CFR, pero que se utiliza para el transporte que no sea marítimo.

•**CIP** = TRANSPORTE Y SEGURO PAGADO HASTA Es un término equivalente a CIF, se utiliza para cualquier medio de transporte.

•**DAT** = ENTREGADO EN TERMINAL: (Entregado en Terminal). Se refiere a la entrega en el puerto de destino, después de descargado. La Terminal puede ser aérea, marítima o terrestre. Puede utilizarse con independencia del modo de transporte seleccionado y también cuando se emplea más de un modo de transporte.

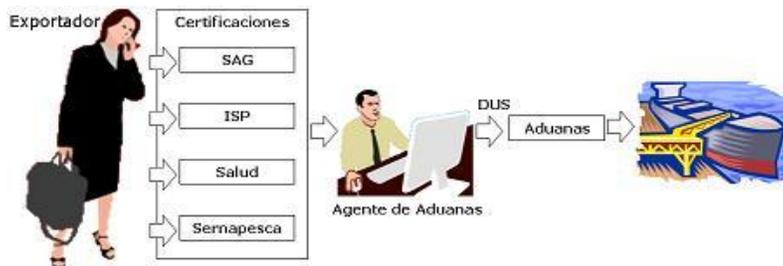
•**DAP** = ENTREGADO EN UN LUGAR/PUNTO): Sirve para todo tipo de transportes. Significa que el vendedor entrega la mercancía cuando se pone a disposición del comprador sobre los medios de transporte utilizados y lista para ser descargada en el lugar de destino determinado.

•**DDP** = ENTREGADO CON LOS DERECHOS ADUANEROS PAGADOS: Significa que el vendedor se hace cargo de todo, incluyendo los procedimientos necesarios para el despacho de la mercancía y el pago de los derechos aduaneros.⁶²

⁶² http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228113214.html

Anexo 11: Proceso Exportación e Importación dictado por Portal Comercio Exterior.

1.- Proceso Exportación



¿Cómo exportar?

- ¿QUIÉNES PUEDEN EXPORTAR?

Pueden exportar las personas naturales o jurídicas que tengan RUT e iniciación de actividades ante el Servicio de Impuestos Internos.

- ¿QUÉ SE PUEDE EXPORTAR?

Todo producto, manufacturado o no, que cumpla con las exigencias del país de destino.

- ¿CÓMO EXPORTAR?

Para iniciar una exportación, es necesario efectuar un estudio del mercado internacional, a fin de definir a que lugares es posible enviar mercancía con una rentabilidad adecuada. Para el efecto, es conveniente, como primer paso, verificar en las oficinas de Pro Chile los lugares en el extranjero en que se puede comercializar el producto.

PASOS PARA EFECTUAR UNA EXPORTACION.

A.1.- Se inician los contactos con los compradores en el extranjero, ofreciendo los productos que se pueden enviar como exportación. Señalando la mayor cantidad de información, como precio, calidad de presentación del producto, u otra información relevante que sea primordial para una buena competitividad del mismo.

A.2.- Es necesario para un buen logro de venta, remitir muestras de los productos que se ofertan, y los precios de los mismos. Se tiene que tener en consideración, que se competirá con los mismos productos originarios del país de destino así como los llegados desde otros países.

A.3.- Se debe tener siempre presente que la oportunidad de venta en el extranjero es posible cuando el producto que se oferta es de excelente calidad, tiene la mejor presentación, y precios competitivos.

A.4.- Los productos que se importan en los países, siempre deben cumplir con ciertas normas que son exigidas por las autoridades fiscalizadoras, por lo que en los contactos con los posibles compradores en el extranjero, debe asegurarse de recoger TODOS los requerimientos que deberá satisfacer su producto. Esta información puede corresponder a certificaciones emitidas por instituciones fiscalizadoras (entre ellas: SAG, ISP, Seremi de Salud y Sernapesca), o el cumplimiento de alguna obligación de presentación o cualquier información relevante que se requiera para que el producto que se venda no tenga inconvenientes en el país de destino.

• TRÁMITES A REALIZAR EN UN PEDIDO QUE IMPLIQUE UNA EXPORTACIÓN.

B.1.- Se debe contactar con un Agente de Aduana, a fin de que este profesional le guíe en todo lo concerniente a los trámites de exportación.

B.2.- El Agente de Aduana es un profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías.

B.3.- Todas las exportaciones se realizan a través de documentación presentada ante el Servicio de Aduanas, trámite que es realizado por un Agente de Aduana.

B.4.- Además, se debe contactar a las instituciones fiscalizadoras (entre ellas, SAG, ISP, Seremi de Salud y Sernapesca, dependiendo de la naturaleza del producto), a fin de dar cumplimiento a procedimientos administrativos y requerimientos técnicos asociados a la autorización de la exportación y emisión de los documentos requeridos en el mercado de destino, por las autoridades o el cliente.

• TRÁMITES POSIBLES DE REALIZAR SIN REQUERIR DE LA ASISTENCIA DE UN AGENTE DE ADUANAS.

Los casos más comunes en los que no se requiere la intervención de un Agente de Aduana son los siguientes:

C.1) Cuando el valor FOB de las mercancías o exportación de servicios es hasta US\$ 2.000 o su equivalente en otras monedas.

C.2) Muestras sin Carácter Comercial, hasta un valor FOB de US\$ 2.000

En estos casos el exportador debe considerar la posibilidad de hacer sus envíos vía courier o postal.⁶³

⁶³ http://www.portalcomercioexterior.cl/como_exportar

2.- Proceso Importación

Cómo importar?

- **¿QUIÉNES PUEDEN IMPORTAR?** Las personas naturales o jurídicas que tengan RUT e iniciación de actividades ante el Servicio de Impuestos Internos.

- **¿QUÉ SE PUEDE IMPORTAR?**

Todo aquel producto manufacturado o materia prima producido por una instalación o fábrica debidamente registrada y controlada por la institución o autoridad competente del país de origen.

¿CÓMO SE DEBE IMPORTAR?

Para iniciar una importación, es necesario efectuar un estudio del mercado nacional, a fin de definir si comercialmente es competitivo el negocio de traer mercancías desde el extranjero en la eventualidad que los mismos productos sean fabricados a nivel nacional. A fin de llevar a término exitosamente la importación, es necesario evaluar los requerimientos técnicos y administrativos asociados al proceso de importación de las mercancías dependiendo de su naturaleza y uso final (certificaciones, análisis, declaraciones etc.).

- **PASOS PARA EFECTUAR UNA IMPORTACIÓN.**

A.1.- Se debe tener presente que algunos rubros tienen representantes o distribuidores en Chile, por lo que se debería iniciar el contacto a este nivel y si no hubieran en el país, se debería seguir con lo señalado en el párrafo siguiente.

A.2.- Se inician los contactos con el fabricante o exportador en el extranjero, a fin de definir los precios de mercancías que se ofertan y los valores que se facturarían por un pedido en particular.

Se debe tener presente que los precios varían de acuerdo a la cantidad solicitada y el modo de presentación de las mismas.

A.3.- También es posible efectuar cotizaciones en Zona Franca, en la eventualidad que las mercancías se vendan en dichas zonas.

A.4.- Antes de efectuar la primera compra, se debería solicitar una Factura Pro Forma, a fin de tener un valor aproximado del pedido. En la Factura Pro Forma, se indican los valores de la mercancía, el valor aproximado del flete (terrestre, marítimo o aéreo) y el seguro de las mismas, los que pueden tener variaciones una vez se defina el pedido.

A.5.- El producto a importar, que debe cumplir con la normativa vigente en Chile, será controlado por la institución fiscalizadora correspondiente (entre ellas: el SAG, la Seremi de Salud, Sernapesca, el ISP); por ello, determine (usando el Buscador de este Portal) cuáles son los requisitos que debe cumplir el producto que le interesa.

• TRÁMITES A REALIZAR UNA VEZ TOMADA LA DECISIÓN DE IMPORTAR.

B.1.- Se debe contactar con un Agente de Aduana, a fin de que este profesional le guíe en todo lo concerniente a un trámite de importación.

B.2.- El Agente de Aduana es un profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías.

B.3.- Las importaciones se realizan presentando la documentación respectiva ante el Servicio de Aduanas, a través de un Agente de Aduana.

B.4.- Se deberá dar cumplimiento a los trámites requeridos por las Instituciones del Gobierno de Chile asociadas al proceso de importación de las mercancías dependiendo de su naturaleza y uso final.

• DERECHOS DE ADUANA.

C.1.- REGIMEN GENERAL.

Los derechos de aduana, se aplican sobre el valor total de la factura emitida por el vendedor extranjero. Y éstos comprenden el derecho propiamente tal, más el IVA.

En la factura se señalan los siguientes valores:

- Valor de la mercancía
- Valor del seguro
- Valor del flete

La suma de estos tres valores, se le conoce con la sigla CIF (Costo, seguro y flete).

El derecho de aduana de todas las mercancías comprendidas en el Arancel Aduanero, en la actualidad, se encuentra fijado en 6% (seis por ciento). Además, se le debe aplicar el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

Forma de aplicar los impuestos:

- El valor CIF facturado se multiplica por 6%.
- A la suma del valor CIF con el resultante de 6%, se le aplica el factor de 19%, correspondiente al IVA.

C.2.- IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS DESDE PAÍSES CON LOS QUE CHILE TIENE TRATADO DE LIBRE COMERCIO O ACUERDO DE COMPLEMENTACIÓN ECONÓMICA.

Los derechos que se deben aplicar son diferentes, dependiendo del Tratado o Acuerdo, en algunos casos las mercancías se encuentran gravadas con derechos de 0%, como en otros casos existen tablas de desgravación porcentuales establecidos por períodos de tiempo, hasta llegar a 0%.

En importaciones de mercancías provenientes de países con los cuales Chile tiene Convenio, se hace necesario apoyarse con un Agente de Aduana, por ser este profesional quien tiene los conocimientos técnicos para efectuar correctamente los cálculos de derechos e impuestos, a fin de tener una real información en los costos de una importación.

C.3.- IMPORTACIONES DE MERCANCÍAS SIN REQUERIR DE LA ASISTENCIA DE UN AGENTE DE ADUANAS.

Los casos más comunes son:

- 1) Importación de mercancías cuyo valor FOB facturado no exceda de US\$ 1.000.
- 2) Importación de mercancías que arriben conjuntamente con el viajero, consignadas a un tercero, siempre que su valor FOB facturado no exceda de US\$ 1.000 y pertenezcan a una sola persona natural o jurídica.
- 3) Importación de mercancías transportadas por las empresas de envíos de entrega rápida (courier), por un valor FOB de hasta US\$ 1.000 facturado.
- 4) Importación de mercancías ingresadas a la Isla de Pascua, procedentes del extranjero o de Zonas Francas, tengan o no carácter comercial, por un valor FOB de hasta US\$ 1.000 facturado.⁶⁴

⁶⁴ http://www.portalcomercioexterior.cl/como_importar

Anexo 13: Documento único de Salida

 GOBIERNO DE CHILE SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS				NUMERO DE ACEPTACION Fecha: _____		
DOCUMENTO UNICO DE SALIDA						
Adiante		Despachador				
N° Despacho		Tipo de Operación				
IDENTIFICACION						
RUT Exportador		Consignatario o Exportador				
Dirección				Comuna		
RUT Exportador Secundario		Consignatario o Exportador Secundario				
Dirección				Comuna		
Consignatario						
DESTINO Y TRANSPORTE			REGIMEN SUSPENSIVO			
Puerto Embarque	Cod. Región Origen	Tipo Carga	Via Transp.	N° Documento	Adiante	
Puerto Desembarque	País de Destino					
RUT CA Transportadora			Ciudad Transportadora	País Ciudad de Transp.		
RUT Emisor			Emisor Documento de Transporte			
Número Documento de Transporte			Fecha Documento de Transporte			
N° Vales			Nombres de la Nave			
VSI						
ANTECEDENTES FINANCIEROS						
Tipo de Aduanación		N° Informe		Fecha		
Moneda		Valor Cláusula de Venta				
Fondidad de Venta		Comisiones en el Exterior				
Cláusula de Venta		Otras Gastos Deducibles				
Forma de Pago		Valor Líquido de Retorno				
DESCRIPCION DE MERCANCIAS						
ITEM 1		Nombre				
Arbitrio 1	Arbitrio 4	Código Arancel		Peso Bruto		
Arbitrio 2	Arbitrio 5	U. Medida		Precio Unitario FOB		
Arbitrio 3	Arbitrio 6	Cantidad		Valor FOB		
Observación 1		Observación 2		Observación 3		
ITEM 2		Nombre				
Arbitrio 1	Arbitrio 4	Código Arancel		Peso Bruto		
Arbitrio 2	Arbitrio 5	U. Medida		Precio Unitario FOB		
Arbitrio 3	Arbitrio 6	Cantidad		Valor FOB		
Observación 1		Observación 2		Observación 3		
DESCRIPCION DE BULTOS						
N°	COD	TIPO DE BULTO	CANTIDAD DE BULTOS	IDENTIFICACION DE BULTOS	SUB CONTINENTE	
1						
2						
3						
4						
5						
OBSERVACIONES GENERALES			Parcial	Número Parcial	Total Parciales	
			TOTALES			
			Total Items	Total Bultos		
			Total Peso Bruto			
			Total Valor FOB			
			Seguro			
Firma						
Valor UF						
ACEPTACION A TRAMITE		AUTORIZACION DE SALIDA		LEGALIZACION/DECLARACION		
Fecha		Tipo de Entorno		Fecha		
FIRMA DESPACHADOR O DECLARANTE		SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS		FIRMA DESPACHADOR O DECLARANTE		

Anexo 14: LISTADO PUERTOS DE CHILE

PUERTOS DE CHILE

PUERTO	DIRECCION	TELEFONO
<u>Empresa Portuaria de Arica</u>	Máximo Lira N° 389, Arica - Casilla 923	(58) 202080 Fax 202090
<u>Empresa Portuaria de Iquique</u>	Avda. Jorge Barrera N° 62, Iquique Casilla 47-D	(57) 400100 Fax 413176
<u>Empresa Portuaria Antofagasta</u>	Avda. Grecia s/n, Antofagasta - Casilla 190	(55) 351135
<u>Empresa Portuaria Coquimbo</u>	Melgarejo N° 676, Coquimbo - Casilla 10-D	(51) 313606 Fax 326146
<u>Empresa Portuaria Valparaíso</u>	Avda. Errázuriz 25, Valparaíso.	(32) 448800 Fax 224190
<u>Empresa Portuaria San Antonio</u>	Alan T. Macowan Marks 0245, San Antonio - Casilla 163-A	(35) 586000 Fax 586015
<u>Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente</u>	Avda. Blanco Encalada 547, Talcahuano, Casilla 265	(41) 797600 Fax 797626
<u>Empresa Portuaria Puerto Montt</u>	Angelmó N° 1673, Puerto Montt, Casilla 11-D	(65) 252247
<u>Empresa Portuaria Chacabuco</u>	Libertador Bdo. O'Higgins s/n, Puerto Aysén, Casilla 20	(67) 351139,(67)351198 Fax 351174
<u>Empresa Portuaria Austral</u>	O'Higgins N° 1385, Punta Arenas, Casilla 193	(61) 241111 Fax: 241111
<u>Antofagasta Terminal Internacional</u>	Matta 1839 Oficina 701, Antofagasta	(55)432350 (55)432301 Fax 432355
Comap (Terminal Petrolero de Arica)	Caleta Quiane s/n, Arica, Casilla 1067	(58)232491
<u>Complejo Portuario Mejillones</u>	Nueva York 9, piso 18. Santiago.	(2) 690 3850
<u>Iquique Terminal Internacional</u>	San Martín #255 Oficina 151, Oficina Edificio Empresarial, Iquique.	(57) 396 000
<u>Puerto Angamos (Mejillones)</u>	Longitudinal 5500 -	(55) 35 70 00

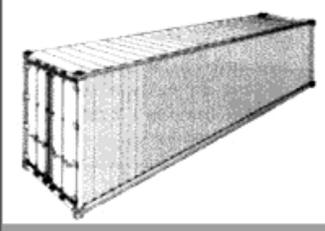
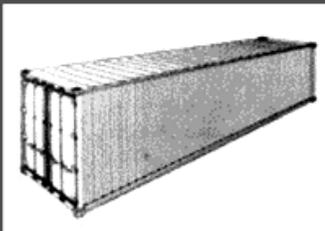
	Mejillones	Fax 35 70 14
Puerto Caldera	Barrio Industrial s/n	(52) 315380
Puerto Chañaral	Panamericana Norte s/n, Barquito	(52) 481006
<u>Puerto de Coronel</u>	Carlos Prats N° 40	(41)710 303 (41)774-067
Puerto de Huasco	Capitanía: Calle Conchería 104	(51) 531487
Puerto Industrial Calbuco	Sector San José, Comuna de Calbuco	(65) 431727 (65) 431727
<u>Puerto Lirquén S.A.</u>	Recinto Portuario s/n, Lirquén	(41) 406000
Puerto Panul S.A.	Antonio Nuñez de Fonseca 440, San Antonio.	(35)233477 (35) 211-401
Puerto Quellón	Camino a Chaiguao Km. 2.5, Quellón	(65) 681368
<u>Puerto Tocopilla (Electroandina)</u>	Isidora Goyenechea 3365 PISO 7	(2) 4604671
<u>Puerto Ventanas S.A.</u>	Camino Costero s/n Ventanas, Puchuncaví	(32) 796245 (32) 796247
<u>San Antonio Terminal Internacional S.A</u>	Avda. Ramón Barros Luco 1613 Piso 13 - San Antonio	(35) 201609
<u>San Vicente Terminal Internacional</u>	Avenida Latorre 1590, Talcahuano.	(41) 503 600
<u>Terminal Pacífico Sur Valparaíso</u>	Antonio Varas N° 2. Tercer Piso. Valparaíso.	(32) 275800 Fax 275813
TERMINAL CLARENCIA (ENAP)	JOSE NOGUEIRA 1101 PUNTA ARENAS	61-298884 fax 61-298956
TERMINAL GREGORIO (ENAP)	JOSE NOGUEIRA 1101 PUNTA ARENAS	61-298884 fax 61-298956
MUELLE LAREDO	JOSE NOGUEIRA 1101 PUNTA ARENAS	61-298884 fax 61-298956
TERMINAL CABO NEGRO	JOSE NOGUEIRA 1101 PUNTA ARENAS	61-298884 fax 61-298956
TERMINAL MARITIMO COPEC	AVDA.COSTANERA S/N PUERTO CHACABUCO	67-351157 fax 67-351194
TERMINAL MARITIMO	AVDA.COSTANERA S/N	67-351181

COMACO (ESSO-SHELL)	PUERTO AYSÉN	fax 67-351181
TERMINAL PETROX C (ENAP)	CAMINO A LENGUA 2001 CONCEPCIÓN	41-506000 fax 41-410775
TERMINAL PETROX B (ENAP)	CAMINO A LENGUA 2001 CONCEPCIÓN	41-506000 fax 41-410775
TERMINAL MONOBOYA (ENAP)	CAMINO COSTERO S/N CON CON	32-930332 fax 32-932014
TERMINAL LPG (ENAP)	CAMINO COSTERO S/N CON CON	32-930332 fax 32-932014
TERMINAL MULTIBOTA RPC (ENAP)	CAMINO COSTERO S/N CON CON	32-930332 fax 32-932014
TERMINAL COPEC GUAYACÁN	BAHÍA DE GUAYACÁN S/N COQUIMBO	51-323860
TERMINAL PETROLERO BARQUITO (CODELCO)	PANAMERICANA NORTE S/N CHAÑARAL	52-481006 fax 52-481006
TERMINAL ROCAS NEGRAS (COPEC)	ROCAS NEGRAS S/N CALDERA	51-323860 fax 51-323275
TERMINAL ESSO IQUIQUE	BARRIO INDUSTRIAL STA. ROSA DE HUARA S/N IQUIQUE	57-414130 fax 57-411945
TERMINAL COPEC IQUIQUE	BARRIO INDUSTRIAL EL COLORADO MANZANA A ST.91 IQUIQUE	57-420302
TERMINAL SICA SICA (YPFB)	RENATO ROCCA 1999 CASILLA 467 ARICA	58-222144 fax 58-221739
TERMINAL PECKET (INGENIERIA DEL SUR)	SANTA LUCIA 280 PISO 7 SANTIAGO	2-6327355 fax 2-6397876
MUELLE PUNTA CHUNGO (CIA.MIN.LOS PELAMBRES)	PUNTA CHUNGO S/N LOS VILOS	2-4452058 fax 2-4452058
TERMINAL CMP GUAYACÁN (CMP)	BAHÍA DE GUAYACÁN S/N COQUIMBO	51-208250 fax 51-208270
PUERTO CHAÑARAL	PANAMERICANA NORTE	52-488578

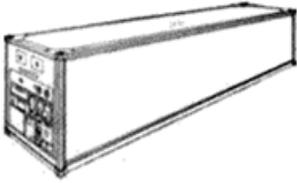
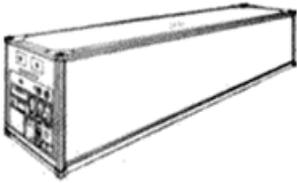
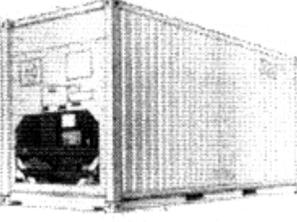
TERMINAL BARQUITO (CODELCO)	S/N CHAÑARAL	fax 52-488557
TERMINAL GUACOLDA II (CMP)	BRASIL 1050 HUASCO	51-208950 fax 51-208902
TERMINAL GUACOLDA I (EMP.ELEC.GUACOLDA)	CRAIG 122 HUASCO	51-531471 fax 51-531286
TERMINAL PUNTA PADRONES (EMP.MIN CANDELARIA)	PUNTA PADRONES S/N CALDERA	52-316219 fax 52-316211
BRAZO MECANIZADO SIT (SERV.INTEGRAL DE TRASN.F.)	ARTURO PRAT 1000 TOCOPILLA	57-414486 fax 57-414486
TERMINAL MARIT.MIN.MICHILLA (MIN.CAROLINA DE MICHILLA)	CASILLA 898 ANTOFAGASTA	55-637627
TERMINAL ENAEX (EMP. NAC. DE EXPLOSIVOS)	CAMINO CHACAYA S/N MEJILLONES	55-621831 fax 55-621176
TERMINAL MARITIMO INTERACID (INTERACID CHILE)	CAMINO CHACAYA S/N MEJILLONES	55-621792 fax 55-621960
TERMINAL MARITIMO CALETA COLOSO (MIN ESCONDIDA)	RUTA 1 CAMINO A COLOSO S/N ANTOFAGASTA	55-247935
MUELLE PATILLOS (CIA.MIN.PTA.DE LOBOS)	CALETA PATILLOS S/N PATILLOS	57-513239 fax 57-513239
MUELLE COLLAHUASI- PATACHE (CIA.MIN.DOÑA INES DE COLLAHUASI)	BAQUEDANO 902 IQUIQUE	57-516993 fax 57-516987
MUELLE ENDESA		

Fuente: <http://www.maritimoportuario.cl/contents/68>

Anexo 15: TIPOS DE CONTENEDORES

CONTENEDORES COMUNES o DRYVAN			
40 Pies Standard 40' x 8' x 8'6"			Descripción
Tara	3750 kg / 8265 lb		Disponible para cualquier carga seca normal. Ejemplos: bolsas, pallets, cajas, tambores, etc.
Carga Max.	28750 kg / 63385 lb		
Max. P. B.	32500 kg / 71650 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	12032 mm / 39'6"	-	
Ancho:	2352 mm / 7'9"	2340 mm / 7'8"	
Altura:	2393 mm / 7'10"	2280 mm / 7'6"	
Capacidad Cub.	67,7 m3 / 2390 ft3		
40 Pies High Cube 40' x 8' x 9'6"			Descripción
Tara	3940 kg / 8685 lb		Especial para cargas voluminosas. Ejemplo: tabaco, carbón.
Carga Max.	28560 kg / 62965 lb		
Max. P. B.	32500 kg / 71650 lb		
Medidas:	Internas	Apertura puerta	
Largo:	12032 mm / 39'6"	-	
Ancho:	2352 mm / 7'9"	2340 mm / 7'8"	
Altura:	2698 mm / 8'10"	2585 mm / 8'6"	
Capacidad Cub.	76,4 m3 / 2700 ft3		

CONTENEDORES REFRIGERADOS INTEGRALES o REEFER

20 Pies 20' x 8' x 8'6"			Descripción	
Tara	3080 kg / 6790 lb		Con equipo propio de generación de frío. Diseñados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes sobre bajo cero. Ejemplo: carne, pescado, frutas, etc.	
Carga Max.	27400 kg / 60410 lb			
Max. P. B.	30480 kg / 67200 lb			
Medidas:	Internas	Apertura puerta		
Largo:	5444 mm / 17'10"	-		
Ancho:	2268 mm / 7'5"	2276 mm / 7'5"		
Altura:	2272 mm / 7'5"	2261 mm / 7'5"		
Capacidad Cub.	28,1 m3 / 992 ft3			
40 Pies 40' x 8' x 8'6"			Descripción	
Tara	4800 kg / 10580 lb		Con equipo propio de generación de frío. Diseñados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes sobre bajo cero. Ejemplo: carne, pescado, frutas, etc.	
Carga Max.	27700 kg / 61070 lb			
Max. P. B.	32500 kg / 71650 lb			
Medidas:	Internas	Apertura puerta		
Largo:	11561 mm / 37'11"	-		
Ancho:	2280 mm / 7'5"	2280 mm / 7'5"		
Altura:	2249 mm / 7'5"	2205 mm / 7'3"		
Capacidad Cub.	59,3 m3 / 2075 ft3			
40 Pies High cube 40' x 8' x 9'6"			Descripción	
Tara	4850 kg / 10690 lb			
Carga Max.	29150 kg / 64270 lb			
Max. P. B.	34000 kg / 74960 lb			
Medidas:	Internas	Apertura puerta		
Largo:	11561 mm / 37'11"	-		
Ancho:	2268 mm / 7'5"	2276 mm / 7'5"		
Altura:	2553 mm / 8'4"	2501 mm / 8'2"		
Capacidad Cub.	67 m3 / 2366 ft3			

CONTENEDORES INSULADOS PHORTOLE o CONAIR

20 Pies Reefer Conair 20' x 8' x 8'

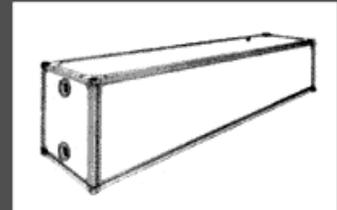
Descripción

Tara 2650 kg / 5840 lb
 Carga Max. 21350 kg / 47070 lb
 Max. P. B. 24000 kg / 52910 lb

Medidas:	Internas	Apertura puerta
Largo:	5750 mm / 18'10"	-
Ancho:	2260 mm / 7'5"	2271 mm / 7'5"
Altura:	2110 mm / 6'11"	2085 mm / 6'10"

Capacidad Cub. 27,4 m3 / 970 ft3

Sin equipo generador de frío. Preparados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes. Ejemplo: manzanas, frutas, etc.



20 Pies Reefer Conair 20' x 8' x 8'6"

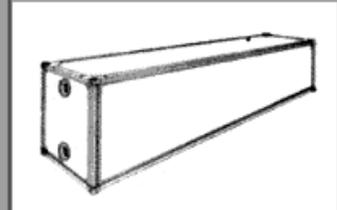
Descripción

Tara 2780 kg / 6130 lb
 Carga Max. 24220 kg / 61070 lb
 Max. P. B. 27000 kg / 67200 lb

Medidas:	Internas	Apertura puerta
Largo:	5444 mm / 17'10"	-
Ancho:	2300 mm / 7'6"	2300 mm / 7'6"
Altura:	2250 mm / 7'5"	2215 mm / 7'4"

Capacidad Cub. 29,8 m3 / 1052 ft3

Sin equipo generador de frío. Preparados para el transporte de carga que requiere temperaturas constantes. Ejemplo: manzanas, frutas, etc.



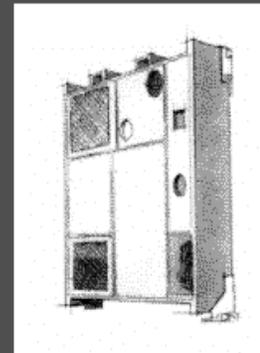
**Equipo auxiliar tipo Clip On
 Apto para contenedores tipo Conair 20 y 40**

Descripción

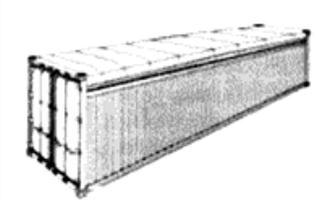
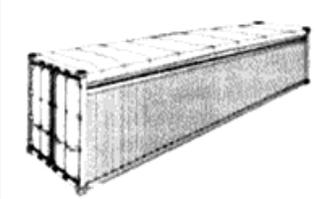
220/240 V.

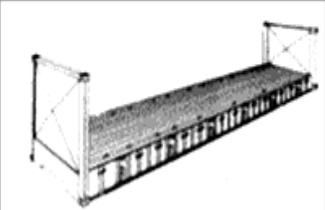
50/60 Hz, 3 - phase

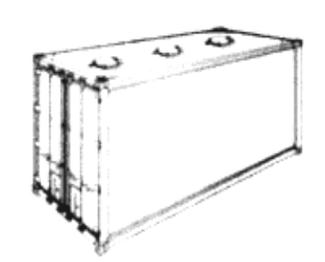
Con este equipo auxiliar se puede mantener el frío durante el transporte de puerta a puerta.

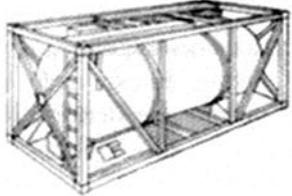


OTRO TIPO DE CONTENEDORES

Open top 20 Pies Open top 20' x 8' x 8'6"			Descripción	
Tara	2360 kg / 5200 lb		Presentan el techo removible de lona, especialmente diseñado para transporte de cargas pesadas o dimensiones extras. Permiten la carga y descarga superior. Ejemplos: maquinarias pesadas, planchas de mármol, etc.	
Carga Max. Max. P.B.	28120 kg / 62000 lb 30480 kg / 67200 lb			
Medidas:	Internas	Apertura puerta		
Largo:	5889 mm / 19'4"	-		
Ancho:	2345 mm / 7'9"	2300 mm / 7'8"		
Altura:	2346 mm / 7'9"	2215 mm / 7'6"		
Capacidad Cub.	32,4 m3 / 1144 ft3	Apertura techo Largo: 5492 mm / 18' Ancho: 2184 mm / 7'3"		
Open top 40 Pies Open top 40' x 8' x 8'6"			Descripción	
Tara	2360 kg / 5200 lb		Presentan el techo removible de lona, especialmente diseñado para transporte de cargas pesadas o dimensiones extras. Permiten la carga y descarga superior. Ejemplos: maquinarias pesadas, planchas de mármol, etc.	
Carga Max. Max. P. B.	30140 kg / 66750 lb 32500 kg / 71650 lb			
Medidas:	Internas	Apertura puerta		
Largo:	12024 mm / 39'6"	-		
Ancho:	2352 mm / 7'9"	2340 mm / 7'8"		
Altura:	2324 mm / 7'7"	2244 mm / 7'6"		
Capacidad Cúbica	65,7 m3 / 2320 ft3	Apertura techo Largo: 11874 mm / 38' Ancho: 2184 mm / 7'3"		

Flatrack tipo fijo no plegable 20 y 40' Pies Flatrack 20' /40' x 8' x 8'6"			Descripción	
	20' Flat	40' Flat		
Tara	4030 kg / 8880 lb	5000 kg / 8880 lb	Con terminales fijos o rebatibles, sin laterales. Diseñados para el transporte de carga de grandes dimensiones. Ejemplo: maquinarias, etc.	
Carga Max.	28470 kg / 62770 lb	40000 kg / 90300 lb		
Max. P. B.	32500 kg / 71650 lb	45000 kg / 99180 lb		
Medidas:	Internas:			
Largo:	5940 mm / 19'6"	12132 mm / 39'9"		
Ancho:	2345 mm / 7'8"	2400 mm / 7'10"		
Altura:	2346 mm / 7'8"	2135 mm / 7'		

Contenedor Granelero de 20	Descripción	
	Con tomas superiores y descarga por precipitación. Revestidos especialmente, permiten el transporte de granos. Ejemplo: malta, semillas, etc.	

Contenedor Tanque de 20 y 40	Descripción	
	<p>Existen múltiples aplicaciones y diseños de estos contenedores. Los hay revestidos para el transporte de productos químicos corrosivos, o para la carga de aceites y vinos. Hay disponibilidad de equipos con calefacción para otras cargas especiales.</p>	

Contenedor Plataforma de 20 y 40'	Descripción	
	<p>Diseñados para el transporte de carga de grandes dimensiones o extra peso. Ejemplo: maquinaria rodante, etc.</p>	

Anexo 16: Noticia Alog http://www.alog.cl/noticias_detalle.php?not=5389

Masivo Interés por Conocer Implementación del Manifiesto Marítimo Electrónico de Ingreso.

** La presentación realizada por Patricia Soto, del Servicio Nacional de Aduanas, contó con la asistencia de más de 80 representantes de empresas socias de ALOG Chile.*

Un alto interés mostraron las empresas socias de ALOG Chile respecto a la implementación de la Resolución 7591 del Servicio Nacional de Aduanas que regula la presentación electrónica del manifiesto marítimo de ingreso.

Así se pudo constatar por la masiva convocatoria que tuvo la charla realizada el viernes 16 de noviembre de 2012, la que estuvo a cargo de Patricia Soto, Profesional del Subdepartamento de Normas Generales de la Subdirección Técnica del Servicio Nacional de Aduanas.

Más de 80 representantes de empresas socias de la Asociación Logística participaron en esta actividad en la que Patricia Soto se refirió al modelo de operación del manifiesto electrónico, además del estado actual de avance en la implementación de manifiesto de ingreso.

Dentro de las normas que se establecen en la Resolución 7591, la profesional destacó las siguientes:

- Establece obligación de presentación de B/L máster a nivel nacional.
- Establece obligación de registrar el canje del B/L en aplicación computacional diseñada por el Servicio de Aduanas.
- Elimina la obligación de presentación de los manifiestos en soporte papel.
- Establece procedimiento de presentación aclaraciones a B/L.
- Establece obligación de envío de mensajes de recepción y entrega de las cargas por parte de los almacenistas.

Respecto a la transmisión de los mensajes de los B/L Hijos, Patricia Soto comentó que las normas para la transmisión y canje de los B/L que deriven de éstos, serán dictadas una vez aprobadas por la Comisión Técnica de Facilitación y Simplificación del Transporte Marítimo. Estas normas serán enviadas para su aprobación a más tardar el 31 de diciembre de 2012. La Resolución respectiva se dictará dentro de los treinta días siguientes a dicha aprobación—

