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

PROCESO DE AGENCIAMIENTO MARITIMO E IMPLICANCIA DE BILL OF LADING (CONOCIMIENTO DE EMBARQUE) EN EL PROCESO DE COMERCIO EXTERIOR

Autor
NIKOLL VELIZ ZAMUDIO

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 GUÍA: MAURICIO CANDIA
VIÑA DEL MAR

Agradecimientos

Estar cerrando esta etapa, es un paso muy importante, del cual no solo yo formo parte, sino que todas las personas que me rodean. Me gustaría compartir estos momentos con la persona más importante en mi vida, que estuvo conmigo desde el primer momento, desde que conocí mi puntaje PSU, en esos momentos de incertidumbre profesional, era la que siempre me escuchaba, sin decir una palabra, me acompaño desde el primer día de clases, y durante todo mi proceso profesional, hija mía gracias, por estar ahí siempre. Mis padres, mi padrino, fundamentales en mi vida y de sobremanera en este proceso de formación profesional, gracias por su incondicional amor y apoyo en todo y frente a todo.

Mis Hermanos, mi familia y amigos, hermanos de la vida, les estaré y estoy muy agradecida de haberlos conocido, que formen partir de mi vida y que siempre están y han estado conmigo en todos los buenos y difíciles momentos, gracias. Gente maravillosa que conocí en SAAM, también, hicieron de mi primera experiencia laboral, una de las mejores vivencias, me presentaron “el mundo de los grandes”, de la mejor manera. Mis especiales cariños Consuelo Ruiz y muchas gracias por haber sido tan excelente guía y amiga, en todo momento. Don Manuel Hernández, gracias por la buena acogida y la confianza depositada, fundamental para haber completado el proceso de la mejor manera. Claudio Palma, gracias por su constante apoyo y la buena disposición siempre ayudar y a enseñarme como funciona “el mundo de los grandes”, del cual ya soy parte.

INDICE

Introducción 5
CAPITULO I 1.1: Antecedentes de la Empresa. 6
Misión 7
Visión 7
CHILE 9
Servicios a la Nave 12
Servicios a la Carga 13
SAAM Internacional 17
Remolcadores, Terminales Portuarios de SAAM y Empresas Relacionadas 20
CAPITULO I 1.2: Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas San Antonio (SAAM SAI) 24
Depósito San Antonio 24
Graneles San Antonio 25
Almacenes San Antonio 25
SAAM Extraportuario San Antonio 25
SAGEM San Antonio 26
Transporte San Antonio 27
CAPITULO I 1.3: Agenciamiento Marítimo SAAM San Antonio; Descripción Práctica Profesional 29
Programación y recepción de nave en costas Chilenas: Función de Boarding Agent 29
Carta de Apertura: Función Recepción de Apertura 30
Aperturas presentadas fuera de Plazo 31
Coordinación de Nave: Función de Coordinador de Importación. 32
Tratamiento de Carga Peligrosa (Cargamento IMO) 34
Proceso de Descarga de la nave y Servicios Asociados: Función asociada a atención público 35
Servicios Documentales 36
Emisión de BL de importación: Función Realizada en SAAM S.A. San Antonio 37
Procedimiento para Emisión de Bl de Importación. 37
Formas de Pago Flete/THC 37
Coordinación de Nave: Función de Coordinador de Exportación. 38
Emisión de BL de Exportación 40
CAPITULO II: Agenciamiento Marítimo y el rol de documento de embarque, Bill of Lading, en el proceso del Comercio Exterior. 41
Objetivo General 41
Agenciamiento Maritimo: 42

Tipos de Agenciamiento 43
Análisis de Bill of Lading (*Conocimiento de Embarque*) de Importación 45
Condiciones de Bill Of Lading 47
Inicios de Bill of Lading (*Conocimiento de Embarque*) 47
Tipos de Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*) 49
Conocimiento de embarque en el proceso de importación de mercancías. 50
Registro y Control de Emisión 54
Conclusiones 55
ANEXO ..... **¡Error! Marcador no definido.**
Bibliografía 56

Introducción

El presente informe de práctica ampliado, presenta las actividades llevadas a cabo durante la práctica profesional, en empresa Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM S.A.), ubicada en San Antonio.
Práctica profesional período Diciembre 2010 a Febrero 2011.

Durante tres meses, se tuvo completa responsabilidad de la emisión de Bill of Lading, (Conocimiento de Embarque), y Sea Way Bill, (documento de embarque marítimo non-negotiable), para todas las importaciones agenciadas por la compañía naviera.

En el Capítulo primero, de este informe, se describe la empresa en su totalidad, operaciones y servicios que prestados por SAAM S.A., con una mirada genérica, tanto nacional como internacional.

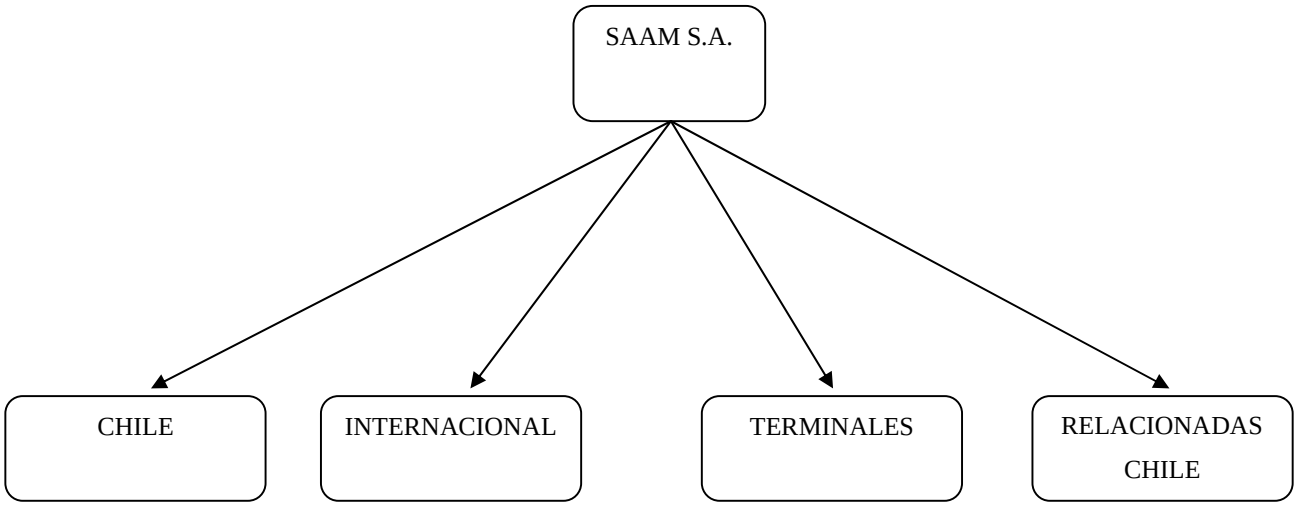
Posteriormente, en el mismo capítulo, se presentan las unidades de negocios de la agencia en San Antonio, y la función realizada en la empresa.

Metodología de Investigación

La recolección de información, se realizó a través de fuentes primarias, con entrevistas al personal de la agencia en San Antonio, así como secundarias, documentos y revistas corporativas, y sitios de internet.

CAPITULO I 1.1: Antecedentes de la Empresa.

Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (SAA S.A.)



SAAM

Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM S.A.) es una empresa de agenciamiento aéreo-marítimo-portuario que actúa como socio de negocios, proporcionando un servicio integral.

[1]Se funda el año 1961 en el puerto de Valparaíso, como una Sociedad Anónima Cerrada, perteneciente al grupo de la Compañía Sudamericana de Vapores S.A. Convirtiéndose en 1976, en la primera empresa en prestar servicio integral a graneles[2] de importación**.** SAAM S.A., comienza sus operaciones con la habilitación de un Depósito y Maestranza de contenedores, y da inicio a la prestación de servicios a aeronaves de carga a través de la Empresa Aerosan.

---

[1] www.saam.cl

[2] *Graneles (carga granel): Mercancías transportadas sin empaquetaduras, por lo general carga sin procesar, materias primas como, granos, chip entre otros.*

Desde el año 1989, comienza con el desarrollo e implementación de Terminales portuarios de Contenedores, dando paso a la creación del primer Terminal Extraportuario, habilitado como zona primaria de extensión aduanera.

Misión[3]

"Somos una empresa de agenciamiento aéreo-marítimo-portuario que actúa como socio de negocios con nuestros clientes, proporcionándoles un servicio integral. Nos enfocamos a brindar un servicio de alta calidad, esperando obtener una adecuada retribución para nuestros accionistas y permitiendo a nuestros trabajadores una equitativa retribución y desarrollo profesional."

Visión[4]

"Mantener nuestra posición de liderazgo en el mercado con una organización centrada en el cliente y con una alta eficiencia interna. Nuestros pilares para desarrollar y consolidar nuestro liderazgo son las personas, tecnología de información, organización y capital.
Somos los primeros y debemos seguir siendo los primeros en el Agenciamiento aéreo - marítimo - portuario, con servicio en toda Latinoamérica y el Caribe."

[3] www.saam.cl
[4] www.saam.cl

Fuente: SAAM S.A_Almacenes, pdf.doc. 2012

SAAM S.A., es controlada en un 99.9% por el grupo SM-SAAM (Sociedad Matriz SAAM). Esta sociedad, surge de la separación de CSAV, (Compañía Sudamericana de Vapores, la cual tuvo lugar el 15 de Febrero del presente año[5]

Dentro de sus operaciones, Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas, forma parte del grupo Cargo Park, centro de Distribución y crea Reloncaví, una agencia de estiba para productos forestales.

SAAM S.A., está presente en Chile, a través de: San Antonio Terminal Internacional, (STI), San Vicente Terminal Internacional (SVTI), Iquique Terminal Internacional, (ITI), Antofagasta Terminal Internacional, (ATI), Portuaria Corral.

[5] *SM-SAAM S.A. Informe de Clasificación*

S.A., Puerto Panul, Terminal Puerto Arica. Así como también en el extranjero, en Colombia, Perú, Uruguay, Brasil Ecuador, Costa Rica, Guatemala, México y en Estados Unidos.

CHILE

[6]Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas (SAAM S.A) Servicios a Naves y Carga

Servicio Integral

SAAM ofrece un servicio integral "Puerto a Puerta" y "Puerta a Puerto", entregando a importadores y exportadores todos los servicios requeridos en el ámbito logístico de sus cargas. De esta forma, los clientes cuentan con un interlocutor único que facilita sus procesos de Comercio Exterior. Hoy en día, la compañía ha desarrollado soluciones especializadas para diversas industrias, como el vino, fruta, madera, contenedores retail, entre otros.

El servicio integral ofrecido por la empresa abarca la atención a la carga desde la bodega del productor, hasta la llegada a puerto, depositada al costado de la nave, para el caso de exportaciones, de manera inversa para las importaciones de mercancías. La carga, se interna al país y se entrega según requerimientos de cada cliente.

Los terminales de carga de Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas, se ubican en los principales puertos de Chile (San Antonio, Valparaíso), además, cuenta con [7]almacenes extraportuarios, habilitados como zona primaria de extensión

---

6 6 www.saam.cl

[7] *Almacén Extra portuario (depósito Aduanero): "el lugar habilitado por la ley o por el Servicio de Aduanas donde se almacenan mercancías bajo su potestad" (art. 31, letra i) OA)."* Aduana.cl

aduanera para los productos de exportación, importación, [8]tránsito, [9]trasbordos y otras destinaciones aduaneras.

Logística integral Importador-exportador:

[10]Dentro de los servicios de logística integral Importador-exportador:

- Retiro/entrega de carga al costado de nave.
- Transporte.
- Almacenaje.
- Control de stock y manejo de inventario.
- Recepción/Despacho y Distribución.
- [11]Consolidación/[12]Desconsolidación.
- Fumigación.

---

[8] *Tránsito: mercancías son transportadas bajo control aduanero desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o más fronteras. Mercancías que no son internadas al país.* *Reglamento sobre el régimen de tránsito Aduanero Internacional Terrestre.*

[9] *Trasbordo: Traslado de mercancías de un medio de transporte a otro.*

[10] *www.saam.cl*

[11] *Consolidación: Acción en la que contenedor es cargad con mercancía determinada.*

[12] *Desconsolidación: Acción de descarga de mercancía del interior de un contenedor.*

- Romaneo.
- Aforo.
- Reconocimiento Aduanero.
- Servicio Documental.
- Servicios logísticos complementarios

[13]Servicios de Importación

- Transporte diferido de contenedores full de importación, con días liberados en SAAM Santiago.
- Transporte de contenedores full de importación con entrega directa en planta del cliente en Santiago.
- Desconsolidación de contenedores.
- Almacenaje de carga suelta y control de inventario.
- Servicio Agente importador.
- Servicio de retorno de contenedores vacíos a depósito.

Servicios de Exportación

- Retiro de contenedores vacíos en depósito.
- Consolidación de contenedores en planta del cliente.
- Almacenaje de carga suelta y control de inventario.
- Servicio Agente Embarcador.
- Transporte de contenedores full a stacking de la nave.

[13] *www.saam.cl*

[14]Servicios a la Nave

- **Agenciamiento Marítimo**: SAAM S.A., atiende a las naves en puerto, representando a [15]Armador y/o persona natural o jurídica que opera explota económicamente dicha embarcación, ante la autoridad marítima, así como también ante otras autoridades y entidades vinculadas al sector marítimo-portuario. La empresa entrega asistencia en recepción y despacho de naves; atención documental a las cargas de importación, exportación y transbordos; control documental y rastreo de contenedores; coordinación de pilotaje de canales y recaudación de fondos.

- **Remolcadores**: Dentro de los servicios de remolcadores que ofrece la compañía, están Atraque/Desatraque, Remolques, Salvataje, Asistencia operadores Off Shore. SAAM S.A., cuenta con una flota de alrededor de 100 unidades de navío, distribuidos en los principales puertos nacionales, y extranjeros.

- **Depósito y Maestranza de Contenedores**: Con respecto al servicio a contenedores, SAAM presta un servicio integral que comprende el almacenaje de contenedores vacios, reparaciones estructurales, servicios

[14] www.saam.cl
[15] *Armador: Persona natural o jurídica, titular legal de embarcación, de la cual se percibe lucro.*

especiales a [16]contenedores reefer, arriendo de Gen-Set así como la fabricación de módulos de contenedores.

- **Terminales y Operaciones**: Se realiza todo tipo de operaciones de transferencia de carga, en tanto en el embarque y desembarque de la nave, así como durante su permanencia en los recintos portuarios. Dentro de los ítems de transferencia se encuentran frutas, contenedores, graneles, automóviles, cargas de proyecto entre otros.

Dentro de sus servicios, Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas, presta apoyo aeroportuario, para su carga y tripulación a través de su centro de operaciones ubicado en el aeropuerto Arturo Merino Benitez – Santiago.

[17]Servicios a la Carga

- **Almacenaje y Transporte**: De todo tipo de carga general. Se entrega soluciones logísticas para la Industria del vino, azúcar, maderas entre otros, cubriendo toda la cadena de servicios puerta a puerta. El servicio de almacenaje y transporte en SAAM S.A., comprende:
  - Transporte.
  - Control de stock y manejo de inventario.
  - Consolidación/Desconsolidación.

---

[16] *Contenedores Reefer: Contenedor equipado para transportar carga que por su naturaleza requiere determinada temperatura de conservación*

[17] www.saam.cl

- Romaneo.
- Reconocimiento aduanero.
- Servicio integral a contenedores.
- Almacenaje.
- Recepción/despacho y distribución.
- Fumigación.
- Aforo.
- Servicios logísticos complementarios.

- [18]**Terminal Frigorífico**: SAAM satisface la demanda de productos que requieren servicios frigoríficos, (Salmón, hortofrutícola, pesca en general), la empresa cuenta con terminales frigoríficos en el sur de Chile, Puerto y puerto Chacabuco. Las prestaciones de SAAM, comprenden:
  - Almacenaje de Carga Congelada, en Cámaras de Frío y Contenedores Reefer.
  - Depósito de Contenedores.
  - Túneles de Frío.
  - Servicios Complementarios: Clasificación de Carga, Etiquetado, Movilización de Carga, Otros.
  - Logística y Transporte.
  - Servicio Side Lifter.
  - Venta de Módulos y Contenedores.
  - Agenciamiento Marítimo.
  - Remolcadores.
  - Graneles.

- **Almacén Extraportuario**: Se cuenta con dos almacenes de carga general habilitados como zona primaria de extensión aduanera para los productos de exportación, importación, en tránsito, trasbordos y otros, ubicados en los puertos de Valparaíso y San Antonio.

[18] *www.saam.cl*

- **Agente Embarcador**: SAAM ofrece un servicio de asesoría operativa y documental a exportadores en todo el proceso de pre-embarque de carga, sea por vía marítima o aérea, prestando servicio integral Puerta a Puerto**,** el cual atiende los requerimientos en origen del proceso de exportación por ejemplo en el caso de fruta fresca, entregando seguridad y confianza en toda la cadena logística de exportación.

[19]Graneles y Cargas Masiva

[19] *www.saam.cl*

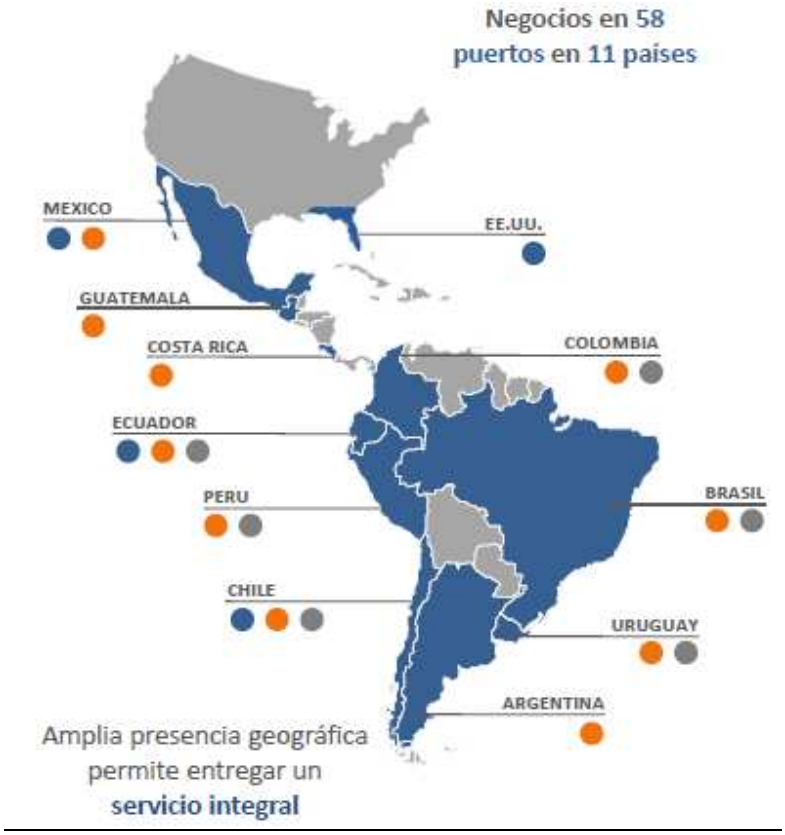
- [20]**Graneles y Cargas Masivas**: Se ofrece un servicio especializado de transferencia y movilización de grandes volúmenes de carga, dentro de los cuales se encuentran: granos fertilizantes, ceniza de soda, chips, clinker, cemento, sal, concentrado de Zinc, entre otros. Asegurando de esta forma a los clientes la eficiencia en los rendimientos de transferencia de carga, produciendo una menor estadía de las naves, y permitiendo a sus usuarios mejoras sustanciales en la negociación tarifaria de contratos de fletes con los armadores.

Servicios que presta Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas, para Graneles y Cargas Masivas:

- Estiba.
- Desestiba.
- Porteos locales.
- Almacenaje y control de inventario.
- Romaneo.
- Mezclado.
- Ensacado.
- Consolidaciones.
- Transporte.
- Logística.
- Logística Integral.

[20] *www.saam.cl*

[21][22]SAAM Internacional



Fuente: SAAM_Servicios a las Naves y a la Carga pdf. 2012 Doc.

SAAM S.A., realiza sus operaciones a través de distintas empresas en los siguientes países:

Colombia

En el año 1992, comienza sus actividades en Colombia a través de la empresa Elequip Equimac S.A., el cual es el mayor Operador Portuario de Contenedores en el Pacífico Colombiano, operando en el Puerto de Buenaventura desde hace más de 30 años, con los siguientes servicios: Carga y descarga, recepción y despacho de contenedores, depósito y maestranza de contenedores.

[21] www.saam.cl
[22] *Bitácora N° 20, SAAM 2007*

[23]Perú

En el año 1990, se crea una alianza entre SAAM y el Holding RANSA, TRAMARSA (Trabajos Marítimos S.A.) quienes operan como Agencia Naviera y de Estiba en los puertos de Callao, llo, Matarani, Pisco, Chimbote, Salaverry, Chicama y Paita. Prestando servicios de Agenciamiento marítimo, Operaciones regulares, Operaciones especiales, Remolcaje, [24]Practicaje, Terminal de contenedores, Terminal de líquidos y Tareas marítimas. Esta empresa se especializa en el embarque tanto de aceites de pescado peruano, como de aceites vegetales u alcohol boliviano.

Este puerto, además de ser un eslabón fundamental en la cadena productiva de los sectores pesquero, metalúrgico y energético de la región, también facilita el comercio exterior boliviano.

Uruguay

Las labores de SAAM en Uruguay, las realiza a través de KIOS, que es una empresa que opera en el puerto de Montevideo desde 1994, prestando servicios de Remolcadores, lanchas, remolques, embarque y desembarque.

Brasil

SAAM está presente a través de Sudamericana Agencia Marítima Do Brasil Ltda. y la filial Tugbrasil Apoio Portuario S.A. Esta última operando con 22 remolcadores de apoyo portuario para las operaciones petroleras off shore (de costa afuera).

[25]Ecuador

Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas comienza sus faenas en Ecuador Guayaquil mediante ECUAESTIBAS S.A., convirtiéndose en el principal operador portuario. Que es una empresa de estiba y equipos portuarios, que realiza

---

[23] *Bitácora N° 20, SAAM 2007*

[24] *Practicaje: servicio público de la navegación. Estos, prestan su servicio al Estado en la entrada y la salida de los puertos y otros lugares que debido a las necesidades en la seguridad se hacen necesarios. Practicaje*

[25] *Bitácora N° 25, SAAM 2009*

operaciones en los puertos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar, prestando servicios de remolcadores, estiba y desestiba, almacenaje, depósito y talleres, arriendo de equipos, puertos. Y con la empresa INAPI TPG (Terminal Portuario Guayaquil).

Costa Rica

Las operaciones de SAAM en Costa Rica se iniciaron en diciembre de 2006, luego de adjudicarse en forma exclusiva la licitación internacional de servicios de remolcaje, pilotaje y [26]lanchaje en los puertos de Caldera, Punta Arenas y Punta Morales, bajo el nombre de SAAM Costa Rica S.A.

Guatemala

Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas es representada por Empresa MAREX S.A. prestando servicio de remolcadores.

[27]México

En febrero de 1997, SAAM estableció su primera subsidiaria en la República Mexicana, "SAAM Remolques S.A." en el puerto Lázaro Cárdenas, con el objetivo de brindar servicios de remolcaje en este puerto. Actualmente, la compañía está presente no solo en el puerto Lázaro Cárdenas, sino también en los puertos de Veracruz, Altamira, Tampico y Tuxpan. Desde 2003, SAAM presta servicios offshore para la petrolera estatal PEMEX, con embarcaciones que prestan servicios en las diferentes terminales marítimas de exportación.

En el año 2003, se suscribe un contrato entre SAAM Remolcadores S.A. y la empresa Petróleos Mexicanos, PEMEX, entrando así a la Industria de los Hidrocarburos. Este contrato representa el inicio de un estrecha relación que mantiene Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas y PEMEX, la cual suma ya tres contratos de que dicha empresa Mexicana ha adjudicado a SAAM mediante concurso de licitación pública.

---

[26] *Lanchaje: Servicio prestad para el traslado de tripulantes, pasajeros, y/o pilotos hasta el costado de la nave, para abordarlo y viceversa. apiver*

[27] *www.saam.cl*

Estados Unidos

En julio de 2005, SAAM establece su primera filial en Estados Unidos, *Florida International Terminal LLC (FIT),* empresa que opera un terminal marítimo por un período inicial de 10 años, con la opción de extensión a 10 años más. FIT opera un terminal marítimo equivalente a 14 hectáreas en la zona de South Port del puerto de Port Everglades. Esta zona permite el acceso a 5 muelles de atraque con un total de 1.128 metros lineales de muelle y con un [28]calado de nivel medio en marea baja (MLW) de 13 metros de profundidad y a la utilización de 7 [29]grúas gantry Post-Panamax marca Samsung, de torre baja, con capacidad para 45 toneladas (bajo el spreader del container).

[30]**Remolcadores, Terminales Portuarios de SAAM y Empresas Relacionadas**

Fuente: SAAM_Servicios a las Naves y a la Carga pdf. 2012 Doc.

En la actualidad, las operaciones de SAAM, en terminales, las realiza por intermedio de los terminales portuarios internacionales, a lo largo de Chile:

Terminal Puerto de Arica

El 15% de la propiedad de la sociedad concesionaria, es de SAAM, asociado con Inversiones Neltume Ltda. 35%, Empresas Navieras S.A. 25%, Ransa

[28] *Calado: Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco. WordReference*
[29] *Grúa Gantry: Grúas especializadas en la carga y descarga de contenedores desde y hacia la nave.*
[30] *SAAM_Servicios a las Naves y a la Carga pdf. 2012 Doc.*

Comercial S.A. 20%, e Inversiones y Construcciones Belfi Ltda. 5%. Terminal Portuario de Arica, se encuentra en la 15 región de Chile, se dedica en un 74% a la transferencia de carga producto del Comercio exterior de Bolivia. Su concesión data del año 2004, con fecha de término el año 2033.

Iquique Terminal Internacional (*iti)*

El 85% de la propiedad de la sociedad concesionaria pertenece a SAAM S.A., asociado con Empresas Navieras S.A. Este terminal se ubica en la región de Tarapacá, y se dedica principalmente a la transferencia de carga a la Zona Franca de Iquique, las exportaciones de cátodos de cobre de las minas de la zona, productos derivados de la pesca tales como harina y aceite.

Antofagasta Terminal Internacional *(ati)*

Este terminal se ubica en la zona norte de Chile. Se dedica principalmente a la exportación de cobre, así como también productos mineros metálicos y no metálicos. El 35% de esta propiedad, pertenece a SAAM y está asociado con Empresas Navieras S.A., acreedora del 35% de la empresa, e Inv. Punta de Rieles con un 30%. Esta concesión entró en vigencia en Marzo del año 2003, con una vigencia de 20 años, más una extensión de 10.

San Antonio Terminal Internacional (*sti*):

SAAM posee el 50% de la propiedad de la sociedad concesionaria, asociado con SSA Marine. Dicha concesión entró en vigencia en el año 2000, por un período de 20 años prorrogable por 10 años más.

San Antonio terminal Internacional (*sti)*, ubicado en la V región, es considerado como uno de los terminales mas modernos y activos de Sudamérica. Dentro de sas principales cargas movilizadas se cuentan: Trigo, Maíz, Manzana, Cátodos de Cobre y Uvas.

San Vicente Termina Internacional *svti*

SAAM, posee el 50% de la propiedad concesionaria Terminal San Vicente, junto con la empresa SSA Marine. Este terminal se ubica al sur de Chile, en la región del Bío Bío. Se dedica principalmente a contenedores, productos forestales y harina de pescado. Esta concesión entro en vigencia el año 2000, culminando hacia finales del 2029.

[31]Otros Puertos donde SAAM tiene porcentaje de participación en su concesión (Por SM-SAAM S.A. Informe de Clasificación)

Portuaria Corral

Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas, participa de esta propiedad con un 50%, en asociación con Inversiones Portuarias Ltda. Portuaria Corral, se localiza en la región de los ríos, en la bahía del Corral, desde donde opera su muelle

[31] *Larraín Vial 6ta Conferencia Anual Andina, SAAM 2012_pdf doc.*

mecanizado, se dedica a la transferencia de cargas asociadas a la Industria forestal. Al ser un puerto de carácter privado, su operación es de carácter indefinida.

Puerto Panul

El 14.4% de este puerto, es de propiedad de SAAM, en conjunto con empresa Graneles de Chile S.A. 40%, Inversiones Portuarias Ltda. 34.6% y la empresa Agrícola Manuel Santa María S.A. 11%. Terminal puerto Panul, se encuentra en la V región, San Antonio, y se dedica a la operación de graneles sólidos. La concesión de este terminal, entró en vigencia en el año 2000, con una duración de 20 años, con una extensión de 10 años adicionales.

Terminal Portuario Guayaquil

A través de sus operaciones en el Ecuador, SAAM, posee el 100% de la concesionaria que opera este puerto privado. Se ubica a los pies del estero Santa Ana, en la isla Trinitaria, próximo a la cuidad de Guayaquil, capital de Ecuador. Las operaciones más destacadas realizadas por este puerto son: banano, camarón, cacao, entro otros productos industriales del Ecuador. La concesión de SAAM comienza el año 2006, con una durabilidad de 40 años.

Florida International Terminal

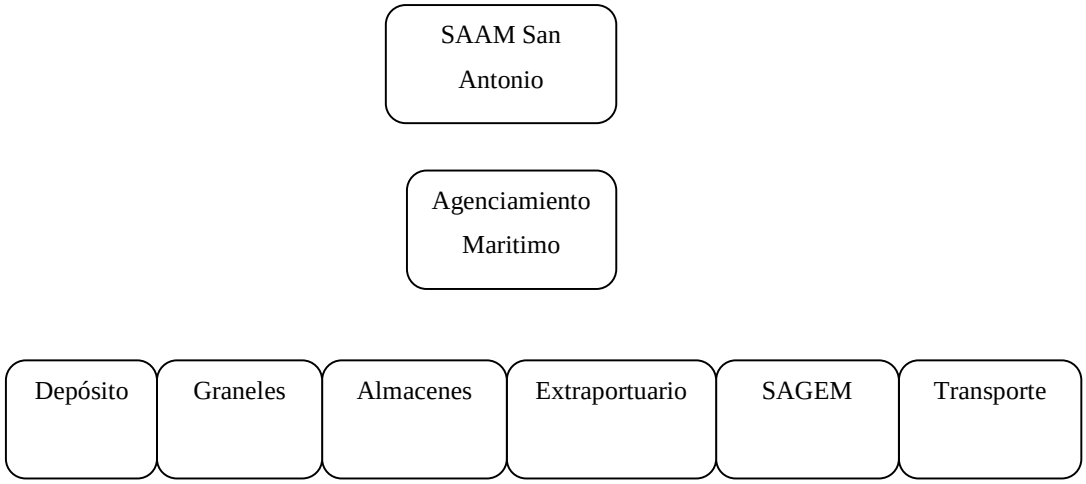
El 70% de propiedad sobre este terminal por parte de SAAM, asociado con Agunsa Miami. Este puerto comprende a un terminal 16 has. En Port Everglades en

Ft. Lauderdale, en el estado de Floria, USA. La operación portuaria abarca solo actividades de estiba/desestiba, depósito de contenedores y servicios asociados. La participación de SAAM en este puerto, data del año 2005, y se extenderá hasta el año 2015. Sin embargo, cuenta con 2 extensiones de 5 años cada una.

Puerto de Mazatlan

Este es una conexión relativamente nueva que se inicia durante el primer semestre del presente año 2012, en la costa Pacifico de México. Cuenta con una duración de 20 años, con una extensión de 13 años.

CAPITULO I 1.2: Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas San Antonio (SAAM SAI)



En este capítulo se describe SAAM en San Antonio, las Unidades de negocios de la Agencia y las operaciones que allí se realizan.

Principalmente los servicios de SAAM en San Antonio se definen en dos grandes áreas: Servicio Agenciamiento (servicio documental) y Operaciones (carga/descarga, transporte).

SAAM SAI, es una de las oficinas con más alto tráfico documental y de operaciones. Las áreas de negocios de esta empresa se definen:

[32]*Depósito San Antonio*

Se encarga de manejar todas las Unidades de contenedores vacíos de los clientes de SAAM. Una vez que estos se reciben, se revisan con el fin de entregarlo

[32] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

a un nuevo cliente en óptimas condiciones y que este pueda consolidar su carga, para su embarcación. Los tipos de contenedores que se operan son [33]Open Top, [34]contenedores Dry, Reefer.

[35]*Graneles San Antonio*

Este servicio actúa como Operadores de Nave, es decir, reciben la carga en el puerto para su descarga, la trasportan a sus bodegas para su almacenamiento, una vez ahí, esta es despachada de acuerdo a los requerimientos del cliente. Dentro de sus actividades se cuenta la descarga de graneles, embarque de Chips.

Graneles se dedica a la descarga/almacenamiento de fertilizantes principalmente.

[36]*Almacenes San Antonio*

El almacenaje que proporciona SAAM se cuenta, almacenaje de vino, cargas secas. Como sus recintos son amplios, se evitan manipulaciones por vías externas, se incrementa la seguridad y la facilidad de operación con la agrupación de todos los servicios de bodegaje (almacenaje de unidades full de importación, almacenaje de carga secas y a granel para la exportación), y de los insumos operativos en un mismo lugar, como [37]Grúas horquillas, Top lifter y camiones.

[38]*SAAM Extraportuario San Antonio*

Operativo desde el año 2000, se orienta al almacenaje de vehículos y cargas masivas, además presta servicios complementarios a la transferencia de mercaderías realizada por San Antonio Terminal Internacional (STI) y a las operaciones logísticas de SAAM. Sus instalaciones incluyen, conexión para contenedores

---

[33] *Contenedor Open Top: Especialmente diseñado para cargas sobredimensionadas y altas que puedan ser cargadas por el techo utilizando una grúa. BSL Operador Logístico*

[34] *Contenedores Dry: Contenedores que almacenan cargas generales puede utilizarse para cargas a granel, si estas están depositadas en Bigs Bags (Grandes Sacos). BSL Operador Logístico*

[35] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

[36] *Bitácora N° 25, SAAM 2009*

[37] *Grúas Horquillas: Grúas utilizadas en el traslado de contenedores dentro del recinto portuario, una vez descargados desde la nave.*

[38] *Bitácora N° 20, SAAM 2007*

refrigerados, con una extensión de 8000 m2 dedicado a almacenaje y capacidad para acopiar 1500 TEUS.

Si bien es cierto, SAAM extraportuarios es una filial, en términos comerciales es un área de negocios activa, que provee soluciones logísticas en la cadena del comercio Internacional.

Estos recintos, permiten el almacenamiento de la carga fuera del puerto, bajo los reglamentos de la Aduana para las distintas destinaciones aduaneras que se trate, importación, exportación, tránsito, admisión temporal; cargas que vienen por un período de tiempo determinado, y que su destino final no es su internación al país**.**

En la actualidad, SAAM cuenta con tres recintos extraportuarios, (Valparaíso, Placilla, Barón y San Antonio) habilitados por ley ante el Servicio Nacional de Aduanas como Zona de Extensión Aduanera.

[39]*SAGEM San Antonio*

SAGEM, se entiende como la unidad de Servicio de Agente embarcador, la función principal de este departamento se centra en la parte física de importación y/o exportación de cargas. Ya que son los fiscalizadores de embarque/desembarque de las mercancías, los cuales operan una vez completado procesos documentales por parte de coordinadores de nave respectivos. Las funciones realizadas se definen como:

Proceso documental: Según previa recolección de documentación por parte de coordinadores de nave, para embarques hortofrutícolas.

Proceso Operativo: Una vez documentación en orden, personal de SAGEM, verifica en puerto que documentación de carga a ser embarcada/desembarcada, cumpla con las autorizaciones requeridas, según naturaleza de la misma, para proceder con el visado (visto bueno/autorización), por parte de los representantes de la Agencia en puerto.

Proceso Logístico: SAGEM, está presente en el proceso de embarque de la carga desde el recinto del exportador hasta el puerto, ejerciendo como fiscalizador del proceso.

---

[39] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

[40]Transporte San Antonio

El área de transporte de SAAM, es un eslabón más del proceso de importación/exportación de SAAM. Actúa como centro de costos, ya que su cliente es interno, es decir, el área de transporte presta servicios logísticos al área de negocio de la compañía, que pacta con un cliente externo, el servicio de transporte, de acuerdo a la necesidad de cada cliente.

En esta área, no se tiene relación directa con los clientes externos, ni tampoco se involucra en el contrato de compra y venta, sino que su función principal es proveer servicio logísticos (transporte, almacenamiento, bodegaje entre otros), a las unidades de negocios de SAAM S.A., que requieran dicho servicio, pudiendo ser, el área terminal de contenedores a través de sus distintos depósitos, área terminal de graneles, todas áreas de negocios de SAAM.

Las funciones del departamento de transporte, están delimitadas por el contrato que firma el área Comercial de la compañía, con el cliente externo, en el cual según se requiera, el transporte puede iniciar o finalizar un proceso de exportación, y/o importación.

El compromiso de SAAM. Transporte en la exportación involucra retirar contenedor vacío del depósito de contenedores, llevarlo a la bodega para su consolidación, (bodega cliente o espacio físico previamente pactado), una vez que contenedor fue consolidado, se traslada a puerto para su embarque, donde puede quedar almacenado según Stacking, o a la espera de apertura de Stacking para su posterior embarque.

En el caso de importación, la responsabilidad del área de transporte, es trasladar el contenedor hasta bodega del cliente o lugar pactado para su desconsolidación y la devolución del mismo al depósito de contenedores vacíos de SAAM.

En cuanto a la documentación involucrada en este proceso, es la guía de despacho el documento que acredita el destino de la carga, y el medio que sirve como comprobación que servicio se realizó, ya que cada vez que contenedor llega a

[40] *Entrevista personal SAAM SAI*

destino, se timbra documento certificando su recepción, de igual forma cuando se devuelve contenedor vacío a depósito, también se timbra documento.

Una vez terminada la faena de transporte, el operador de la misma (chofer de camión), entrega documentos timbrados, con lo cual cobra servicios prestados. Es importante destacar, que cada servicio que se presta, debe estar amparado, por una guía de despacho, correos electrónicos, documento Interchange, el cual acredita recepción y/o devolución de contenedor vacío a depósito, reciento portuario.

De aquí en adelante, comienza la función de centro de costos del área de transporte mencionada en un comienzo, ya que con documentos que se recibos, se genera una orden de compra, para la unidad de negocio que solicito el servicio. El área de transporte no genera utilidad para ella misma, sino que mantiene mismo precio pactado entre unidad comercial, y cliente externo, con la orden de compra, lo que hace es traspasar el costo de la operación.

El área de transporte de SAAM San Antonio, su movimiento operativo, va a depender de la necesidad de cada cliente, según el contrato firmado entre área de negocio de la compañía, con cliente externo, sin embargo la instrucción se recibe por parte de cada área específica, la cual va delimitando responsabilidades entre las partes.

CAPITULO I 1.3: Agenciamiento Marítimo SAAM San Antonio; Descripción Práctica Profesional

Para poder realizar una importación, existen distintas etapas documentales que se realizan en la agencia en San Antonio:

[41]*Programación y recepción de nave en costas Chilenas: Función de Boarding Agent*

El proceso de Agenciamiento marítimo, de importación, se da inicio, con la coordinación entre personal a cargo de recepción de naves, de la agencia SAAM San Antonio y capitán de nave que tiene como destino final el puerto de San Antonio. Toda la comunicación y coordinación de ETA (Estimated Time Arrived) de la nave a puerto está a cargo de receptora adminsitrativa de SAAM.

Una vez que se conoce fecha estimativa de arribo de la nave a puerto, es el Boarding Agent, Agente a cargo de esta, la que comunica a jefe de operación, la fecha estimada de arribo (ETA), con todos los detalles de cliente, para que nave sea programada e ingresada en la planilla que se confecciona para planificación naviera.

Una vez que nave arriba a puerto, es recibida por el correspondiente Boarding Agent de la Agencia de San Antonio, quien se encarga de atender todos los requerimientos de la misma, durante su permanencia en costas Chilenas. Su función abarca atención a nave completa (rancho, asistencia técnica a la nave, servicios sanitarios, legales, entre otros), así como también de su tripulación.

Es el encargado de presentar la nave ante las autoridades nacionales a cargo del control de ingreso de personas y mercancías al país. (Policía Internacional, Gobernación Marítima, SAG, Servicio de Salud). Sin embargo, estas varían de acuerdo a cada caso, por ejemplo naves que tienen como destino final puerto nacional, solo se recepciona la nave ante SAG y Policía Internacional.

Una vez que se conoce y confirma la fecha de arribo de determinada embarcación en constas Chilenas, específicamente San Antonio, comienza el proceso documental. Este se efectúa con antelación al atraco de la nave en puerto.

---

[41] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

Al formar esta operación parte del proceso de importación, una vez que nave zarpa del puerto de origen (extranjero), son esto los responsables de cargar toda información respectiva a la misma, medio de transporte, así como también el detalle de todo el cargamento que trae esta a bordo.

Una vez cargada y disponible la información, el conocimiento de embarque (BL), se conoce como "liberado", por tanto, se encuentra disponible de ser eventualmente emitido, de acuerdo a solicitud/requerimiento de cliente, para la importación/internación de mercancías al país.

[42]Carta de Apertura: Función Recepción de Apertura.

El hecho de Aperturar, dice relación con la presentación por parte de empresa Forwarder[43], de la mercancía que trae a su cargo, así como también la decisión del almacén al que sus cargas serán manifestadas. Cada carta de apertura, debe ser presentada ante la compañía naviera con el fin de cumplir la normativa aduanera vigente.

Carta de Apertura, debe ser presentada en formato original, carta de responsabilidad, *(ver anexo formato tipo Carta de Apertura),* acompañada de BL Máster de importación, y una copia de manifiesto de carga desglosado, el cual es confeccionado por Forwarder.

Para el caso de importación de mercancías peligrosas, la empresa forwarder, debe presentar además, una carta, en la cual asume total y absoluta responsabilidad de la carga, como de los eventuales costos por malas maniobras y/o accidentes. En caso que no se cuente con dicha carta de responsabilidad, la empresa forwarder, deberá hacer cambio de almacén, y manifestar su carga en recintos que cuenten con las medidas de seguridad de acuerdo a las características de cada mercancía.

Los plazos para la presentación de aperturas, son independientes según cada compañía naviera, en el caso de la Agencia de San Antonio, es de 72 horas hábiles antes del arribo de la nave a destino, estas aperturas solo pueden ser presentadas por empresa Forwarder o su representante, debidamente autorizado.

---

[42] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

[43] *Freight Forwarders: Compañías que organizan y transportan mercancías en favor de terceros clientes.*

- **Manifiesto de Carga Desglosado**: término en el que, se debe especificar cuantos cargamentos pertenecen a clientes de cada forwarder, para los cuales deberá emitir un número determinado de conocimientos de embarque (BL), llamados hijos o nietos, para hacer retiro efectivo de mercancías desde puerto de destino.

Los pagos requeridos para hacer efectiva la presentación de carta de apertura ante SAAM San Antonio, son los siguientes:

1. Pago de emisión de BL Máster original
2. Pago de flete Marítimo
3. Pago de THC

Por tanto, el trámite previo a la presentación de la carta de apertura, es el retiro de Bill of Lading original de importación.

[44]Aperturas presentadas fuera de Plazo

Las cartas de aperturas que se presenten fuera de plazo, y/o cualquier alteración a la documentación presentada, que se quiera realizar, debe ser mediante lo que se conoce como aclaraciones.

Aclaración al manifiesto: Son modificaciones que se hacen al manifiesto de carga una vez entregado, como por ejemplo los cambios de almacén. Las aclaraciones se pueden presentar durante un período de 7 para ser efectuadas sin multa, trascurrido estos 7 días, la empresa forwarder debe tramitar la aclaración en SAAM S.A., para su visado (visto bueno por parte de la agencia), y poder hacer modificación requerida ante la Aduana. Todo este trámite, genera multas por parte de la Agencia y de Aduanas con cargo al cliente, por documentación/cambios presentados fuera de plazo.

[44] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

[45]Coordinación de Nave: Función de Coordinador de Importación.

Una vez que nave está ingresada en la planificación naviera, es asignada a su respectivo receptor o Boarding Agent, el cual es responsable de coordinar y mantener la comunicación con el capitán de navío para su arribo a puerto, y así comunicar oportunamente a responsable documental de dicha embarcación, (coordinador de nave).

Es el coordinador de nave de importación, es el responsable de presentar ante la Aduana, todas las unidades que trae embarcación, a descargar en San Antonio.

Este proceso se inicia cuando se le da a conocer a la Aduana de la embarcación que llegará a puerto Nacional, esta información se carga en sistema llamado SIDEMAR, sistema que tiene la Aduana y todas las agencias para el flujo de datos de las embarcaciones.

Una vez que se ingresan todos los detalles, Aduana asigna un número, que corresponde al manifiesto, el cual tiene su función al final del proceso de recopilación de documentos, una vez que el coordinador tiene documentación cargada en sistema para enviar a la Aduana, se adjunta todo según número de manifiesto, entregado al comienzo y se envía electrónicamente, la entrega electrónica de la documentación a la Aduana, se denomina transmisión.

Es importante destacar, que información que se entrega a la Aduana es preliminar, por tanto esta sujeta a modificaciones, una vez que receptor de nave presenta documentación ante Aduana y es timbrada, no hay espacio para modificación alguna.

Los plazos para el envío de la documentación a Aduana, deben hacerse 48 horas antes del arribo de la nave a puerto, cualquier modificación que se haga, (retrasmisión), se hace también con la misma antelación.

Para ingresar los datos de los Bls de importación al manifiesto, es necesario que el documento original, es decir, BL Máster, haya sido retirado de SAAM y entregado a coordinación.

---

[45] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

Una vez que dicho proceso se encuentra en orden, se envían las copias preliminares de los manifiestos, y de los almacenes, donde esas cargas están manifestadas, para que de esta manera al iniciar las descargas, se almacenen en el depósito correcto. Esta información esta contenida en las carta de apertura que presentan los clientes y vía correo electrónico, cualquier modificación, también es informada por la mima vía electrónica.

Esta información, (copia manifiesto y datos de almacenes), se hace llegar al lugar donde recalará la nave, es decir al Terminal de STI, y ellos a su vez, la incluyen en su planificación para coordinar descargas. Una vez que documentos son timbrados y foliados por Aduana, se reparten sus copias oficializadas a todos los actores involucrados en la descarga de contenedores como, receptores de nave, Almacenes Portuarios, Terminales (STI).

[46]Tratamiento de Carga Peligrosa (Cargamento IMO)

Cuando existe el conocimiento de cargas peligrosas, se debe hacer una carta a la Gobernación Marítima, informando la nave y el viaje, viene determinado cargamento peligroso. Esta carta se conoce como "Solicitud de Escolta", y se requiere para unidades IMO del tipo 5.1 peroxido de hidrógeno ONU 2015 o 2014, de un contenedor FULL. Sin embargo, existe la posibilidad que esta carga sea requerida para otras cargas, siempre y cuando estas sean de alta peligrosidad.

Esta Solicitud de Escilta, debe ser enviada a la Gobernación Marítimo con la suficiente antelación, ya que dicho cargamento no entran a [47]Stacking, sino que pasan directamente al gancho de la nave.

Para otras clases de mercancías IMO, se debe realizar una solicitud en el sistema SIAN de DIRECTEMAR, que es la Institución encargada de monitorear y fiscalizar que se cumplan leyes y normativas nacionales e internacionales en su tratamiento, con el que se manifiesta o se da aviso, del embarque o descarga de dicha carga peligrosa.

Se debe poner especial atención, ya que cada cargamento IMO tiene un OLU, que es un número de seguridad de la carga, y una clase que califican su peligrosidad, por tanto no todos los almacenes están acondicionados para este tipo de cargamento. La función de coordinación de nave al chequear que nave contiene cargamento IMO, es revisar que almacén manifestado por cliente puede, efectivamente recibir carga, en caso contrario se debe notificar. Este aviso, debe ser hecho con al menos 24 horas antes del zarpe de la nave al puerto de destino, para el caso de la exportación, y al arribo de la misma para el caso de la importación. Para ambos casos, la acción se realiza por coordinador a cargo de nave, y/o la agencia correspondiente de dicha embarcación.

---

[46] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

[47] *Stacking: registro del horario en que se recibirán las cargas en el terminal.*

[48]Proceso de Descarga de la nave y Servicios Asociados: Función asociada a atención público

Una vez revelada ETA de nave a costas Chilenas, comienza el proceso de recolección, emisión, verificación de toda la documentación necesaria, para efectuar operación de descarga de contenedores, partiendo con la emisión de BLs de importación y el posterior pago de garantías.

Cuando comienza la descarga de contenedores de la nave, estos se depositan en un almacén portuario, no pueden ser retirados, del puerto, sin que se hayan sido previamente garantizados (acción de pago de garantía). Este pago forma parte del despacho del contenedor del puerto, y es responsabilidad del Agente de Aduana realizarlo, en las dependencias de SAAM San Antonio. La garantía es el resguardo de cual se hace acreedor SAAM S.A, asegurando el contenedor ante cualquier siniestro o daño que pueda sufrir, en la salida de puerto, y su posterior devolución vacía en depósito. Sólo el contenedor es garantizado, no la carga contenida en él. Para este efecto de aseguramiento del contenedor, SAAM S.A., ofrece diversas formas de garantías:

- **Garantía Global**: Se paga una prima por un período de tiempo, por una cierta cantidad de contenedores.
- **Garantía Global Parcial**: Se paga prima solo por evento, es decir cada cliente paga su garantía solo por la vez en que se descargaran sus contenedores, no por un período de tiempo.
- **Cheque Dólar**: Este pago se realiza, cuando contenedores transportados están bajo destinación en tránsito, es decir, que su destino final no es Chile, sino que se descargan por un determinado tiempo antes de seguir su destino final en puerto extranjero. Para estos efectos, se deja un cheque en garantía por el tiempo que permanecerá el contenedor en territorio nacional.

El pago de las garantías, solo se hace efectivo en territorio nacional, es decir cada contenedor que es descargado de la nave en Chile, sin importar destinación final, debe pasar por proceso de garatización, en cualquiera de los formatos descritos

[48] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

anteriormente. El valor de la garantía se fija de acuerdo al tipo de contenedor que se trate, (contenedor de 40 pies, de 20 pies, reefer, otro).

En consecuencia al pago de la garantía, esta la emisión del [49]TATC (Título de Admisión Temporal de Contenedores), por parte de la Agencia en San Antonio. Ya que los contenedores no constituyen carga, el régimen para que puedan permanecer en el país, es mediante el título admisión temporal emitido, válido por un año calendario, es decir 12 meses. Este TATC, se emite una sola vez por contenedor.

Servicios Documentales

Dentro de las funciones de Agenciamiento Marítimo se cuentan los servicios documentales. Que son cobros por modificación específica de documentos, posterior a su emisión, estas modificaciones se realizan de acuerdo a requerimientos específicos de cada cliente.

Los servicios documentales a realizar son los siguientes:

- Aclaración al Manifiesto.
- Corrección al Bl.
- Modificación al Manifiesto.
- Emisión de BL.
- Valorización de BL: El acto de valorizar el BL, se da cuando este documento no muestra sus valores, lo que hace SAAM, es modificar BL original, añadiéndole los valores correspondientes, previa revisión de información en sistema.

La importancia del BL de importación en esta etapa del proceso (pago de garantía), es de suma importancia, ya que presentando este documento, se acredita título de dominio, es decir, el que tramita, efectivamente representa o es a dueño de carga.

Presentando el BL máster original mas una copia por ambos lados, se realiza el canje del BL, es decir una vez verificado los datos, se recepciona documento

[49] *TATC (Título de Admisión Temporal de Contenedores): Título que acredita condición de paso de contenedor dentro del país, por un período determinado (12 meses).*

original con su juego completo, y se timbran las copias, quedando constancia ante la Aduana que proceso de retiro de carga esta en orden.

Estas copias timbradas son validas para la realización de sus trámites posteriores y/o retiro de la(s) carga.

<u>Emisión de BL de importación</u>: Función Realizada en SAAM S.A. San Antonio

Descrito la composición de la empresa, sus unidades de negocios y más aún en detalle la operativa de la compañía en el puerto de San Antonio. Se da paso a la descripción de la función realizada.

Durante alrededor de 90 días, se tuvo la absoluta responsabilidad de la emisión del documento conocido como Conocimiento de Embarque o (Bill of Lading), de todas las importaciones de clientes agenciados por SAAM S.A.

Al ser CSAV (Sudamericana de Vapores), uno de los mayores clientes de SAAM, todos los BLs de importación emitidos en la agencia de San Antonio, debían de una u otra forma ser confirmados por los denominados Customer Services, (personal de CSAV a cargo de autorizar o dar instrucción de emisión de Bls de importación en San Antonio.)

Los documentos de importación que se emitidos por SAAM S.A en agencia San Antonio, variaban entre Bill of Lading, o Sea Way Bill *(documento de embarque marítimo no negociable)*:

Procedimiento para Emisión de Bl de Importación.

La solicitud de emisión de un documento de embarque, se genera por tres medios:

- Por Instrucción expresa de Customer Services CSAV:
- Directamente en la Agencia San Antonio (Carta):
- Emisión Automática (Código San Antonio):

Formas de Pago Flete/THC

Las modalidades de pago de cada contrato de fletamento, vienen determinadas por el tipo de cláusula incoterm que se haya acordado, pudiendo ser:

Flete Prepaid, Flete Collect, además de cobro de THC, pago propio de SAAM, que tiene que ver con el ¨porteo¨ o traslado de la carga. Cubre el movimiento de la mercancía desde el buque hasta el punto de destino dentro del recinto portuario. Se cancela directamente en la Agencia San Antonio, y ningún cliente está exento de este.

Para que hacer efectiva la emisión del documento, se deben cumplir los siguientes requisitos:

- Lo principal es confirmar pago, a través de la división dedicada a cobranzas de conocimientos de embarque, de CSAV.
- Si Bill of Lading tiene como código de emisión San Antonio, y este es solicitado, se emite sin instrucción de CSAV.
- Si Bill of Lading tiene cualquier otro código de emisión exceptuando San Antonio, se solicita instrucción (autorización/confirmación), a CSAV.
- Aunque se solicite BL, con carta del titular del documento requiriendo su emisión, y acreditando dominio de la carga, se debe confirmar pago y/o su efectiva emisión.

BL de Exportación

El proceso de la emisión del documento conocimiento de embarque (Bill of Lading), para la exportación de mercancías, se inicia con el anuncio de los itinerarios por parte del jefe de tráfico de CSAV, a coordinador de exportación de la Agencia SAAM. Una vez que se asigna nave a coordinador se genera el siguiente proceso para el embarco de mercancías:

[50]Coordinación de Nave: Función de Coordinador de Exportación.

Como se mencionó anteriormente, el inicio del proceso de coordinación de nave, para el envío de mercancías fuera del país, se da con el anuncio del jefe de tráfico de CSAV, y la correspondiente asignación de naves a cada coordinador.

[50] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

Una vez que ya se conoce la fecha estimada de la nave, se procede a establecer plazos, (Corte Documental), para la recolección de documentos. Este Corte Documental, esta dado por cada línea de nave.

Este corte, corresponde a la presentación de Matrices de exportación, estas son instrucciones de embarque que el exportador (cliente), envía al agente de aduana o Forwarder con toda la información y características de la carga. Son estos representantes del cliente, los que reciben y envían dicha información a los sistemas que dispone CSAV para crear el conocimiento de embarque (Bill of Lading) de exportación, documento que da fe de la existencia de un contrato de transporte Internacional.

Una vez que la información se encuentra en sistema de CSAV, se da paso a la creación del BL de exportación. Dada la importancia de este proceso, es que existen cobros asociados, para la entrega de la información, si no se cumplen dichos plazos, la información no se puede cargar a sistema, y mercancía no puede ser embarcada, ya que existen a su vez plazos internacionales para manifestar las cargas.

Cuando se encuentra cargada la información de la carga a embarcar, coordinadores de naves, comienzan a enviar un reporte que se llama CAL (Container Announcement List), con este reporte, se informa toda la carga que llega a Stacking, este puede ir aumentando o disminuyendo. Este reporte es enviado dos veces al día, en la mañana y en la tarde, y lo hace cada coordinador con su respectiva nave a cargo. El CAL, es subido a la página del terminal donde se embarcarán las cargas, sistema que es compartido con el agente de aduana.

Cada agente de aduana es responsable de visar sus cargas, que es la acción, vía sistema, de agregar el contenedor a la reserva, de esta forma, cuando el contenedor llega a Stacking, el Gate Control, personal a cargo de verificar que la reserva hecha, tiene un contenedor físico asociado, por tanto puede ser embarcado.

Para embarcar cargamento IMO, es requerido un visto bueno (aprobación) de la Agencia Naviera, para esto, Agente de Aduana o representante de cliente, debe presentar un documento llamado Multimodal, con el cual se da a conocer las

características de la carga, y su peligrosidad. Este documento, debe ser presentado 48 horas antes del zarpe de la nave.

Para el caso de embarcar cargamento refrigerado, se requiere una carta de temperatura, ninguna mercancía puede ser exportada si no tiene su carta de temperatura.

Los documentos más importantes para una exportación son: el DUS (Documento único de salida), la Matriz, documento Multimodal cargamento IMO, Carta de Temperatura para cargas refrigerados.

Cuando se finaliza el stacking, se hace un recuento de todo lo que efectivamente se recibió, lo que no se recibió, y lo que se podría recibir, bajo autorización, y se envía a UCS en Valparaíso, para la generación de los BLs en sistema, para su emisión en Agencia. Al zarpe de la nave, se envía documentación a capitán de nave, el cual con su correspondiente "email received"

[51]*Emisión de BL de Exportación*

Los BLs que se emiten para su exportación, están a cargo de cada coordinador de nave. En algunas ocasiones, esta labor se llevó a cabo, sin embargo no involucran los mismos pasos para su emisión como los documentos para importación:

- Para la emisión de BLs de exportación, al momento del zarpe de la nave, se generan todos los documentos indicados por coordinador de nave, y/o solicitaos por cliente.
- No existe confirmación de su pago, ya que estos serán cancelados en puerto de destino.
- De igual manera, se debe llevarse un registro de BLs emitidos.

[51] *Entrevista con personal de SAAM SAI*

CAPITULO II: Agenciamiento Marítimo y el rol de documento de embarque, Bill of Lading, en el proceso del Comercio Exterior.

Objetivo General

Se dará a conocer la Industria del Agenciamiento Marítimo, las distintas maneras de agenciar de acuerdo a los actores que participan, y la importancia que reviste en el Comercio Exterior. A su vez también, se analiza el rol del documento de embarque BL Máster (Bill of Lading), en las importaciones de mercancías, sus inicios, su validez legal y su control en las operaciones del Comercio Internacional.

Se plantean los siguientes objetivos específicos a definir:

- La Industria del Agenciamiento Marítimo: actores del mercado, responsabilidades, entre otros.
- Importancia del Conocimiento de embarque en el proceso de importación de mercancías.
- Marco Jurídico Regulatorio del Bill of Lading, su historia e inicios.
- Tipos de Conocimientos de Embarque. *(Según naturaleza; BL electrónico).*
- Conclusiones.

Agenciamiento Maritimo:

Es la atención documental que empresas navieras brindan a las naves que arriban a puerto, con el propósito ingresar mercancías al país, (*importación*) o se preparan para salir de puerto, (*exportación*).

Mediante el Agenciamiento Marítimo, las agencias navieras y/o aduanas, representan a Armador de nave o dueño de la carga ante la Autoridad Marítima, con el fin de realizar las operaciones de Comercio Internacional encomendadas (impo/expo, según sea el caso).

Dicha autorización, es otorgada por el cliente a través del contrato de compraventa Internacional, suscrito entre la compañía naviera y/o Agencia de Aduana, con el cliente.

En el [52]contrato de compraventa Internacional, se acuerdan los términos en los cuales serán transportadas las mercancías, así como también las responsabilidades entre comprador y vendedor. Las principales materias que deben estar contenidas en el contrato de compraventa son:

- Mercancía: Sus características, peso, unidades, el tipo de embalaje, entre otros.
- Lugar y fechas de entrega de la carga, así como también pago de las mismas, que han sido fijadas entre comprador y vendedor.

Es importante destacar, que por medio de los Términos Internacionales establecidos, conocidos y aceptados por todos los agentes del Comercio Internacional, [53]INCOTERMS (*International Comercial Terms*), se establece la operativa del transporte de la carga desde puerto de origen, hasta el puerto de destino, delimitando responsabilidades, transfiriendo riesgo y costo del flete marítimo, (quien carga y/o descarga mercancías, quien contrata compañía de transporte, al igual que temas de seguros).

---

[52] *Ejemplo de un Contrato de Compraventa Internacional de mercancías (BCI Empresarios)*
[53] *Definición INCOTERMS*

Tipos de Agenciamiento

Existen distintas maneras de Agenciar, de acuerdo a los distintos actores que participan del comercio internacional.

Empresas Freight Forwarding:

Las empresas que prestan servicios y que actúan como Forwarders, son las que arriendan espacios dentro de un contenedor, consolidándolo con cargas de distintos consignatarios. Para estos casos, las empresas forwarders agencian a cada uno de sus clientes, realizando todos los trámites documentales para la internación y/o exportación de mercancías al país.

En los casos de importación de mercancías, para que las cargas puedan ser retiradas del recinto portuario, se debe presentar el correspondiente BLs (Bill of Lading/Conocimeinto de Embarque). Como los BLs Master que emiten las compañías navieras, son por cada contenedor, (*no por el número de bultos que estos traen*), es la empresa forwarder la encarga de retirar el BL master de la compañía naviera, y hacer el desglose del mismo, en BL hijos y/o nietos, para que cada cliente pueda hacer retiro de su carga en el recinto portuarios.

Compañías Navieras

Son las empresas que proveen el servicio integral de agenciamiento marítimo en la importación/exportación de mercancías desde la tramitación de los documentos a través de agencias de aduana, transporte de las mismas, manipulación, almacenamiento, carga/descarga de mercancías, entre otros.

Como se mencionó anteriormente, los BL Master se emiten por contenedor, por tanto para los casos en que el contenedor es consolidado con carga de un solo cliente (*Contenedor full*), solo se entrega un BL Máster a coordinación de nave.

Agencias de Aduana

El tipo de agenciamiento que proveen los agentes de Aduana,es actuar como intermediarios en el despacho de las mercancías importación/exportación de mercancías. Dentro de las funciones definidas del agente de aduana:

"[54]El agente de aduana presta servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías e intermediario entre importadores y exportadores y la Aduana. La contratación de sus servicios es obligatoria para importaciones superiores a 1.000 dólares y exportaciones mayores de 2.000 dólares.

Además, tiene el carácter de ministro de fe en cuanto a que la Aduana podrá tener por cierto que los datos que registren en las declaraciones que formulen en los documentos de despacho pertinentes, incluso si se trata de una liquidación de gravámenes aduaneros, guardan conformidad con los antecedentes que legalmente les deben servir de base."

[54] *Fuente: Gobierno de Chile*

Análisis de Bill of Lading (*Conocimiento de Embarque*) de Importación

El siguiente análisis se centra en la importancia del documento, Bill of Lading o conocimiento de embarque, en el Comercio Internacional. Para esto, es necesario conocer que representa dicho documento, su naturaleza jurídica, los derechos y responsabilidades que emanan del mismo, así como también los distintos tipos de conocimientos de embarque que pueden ser emitidos.

Se dará a conocer también la presencia e importancia del BL en la cadena del comercio Internacional, para la importación de mercancías, su trayectoria, desde el puerto de origen, una vez que es retirado de la Agencia en el puerto de destino, culminando con el retiro efectivo de la mercancía, una vez pagado los derechos, desde el recinto portuario, y/o lugar acordado con el cliente.

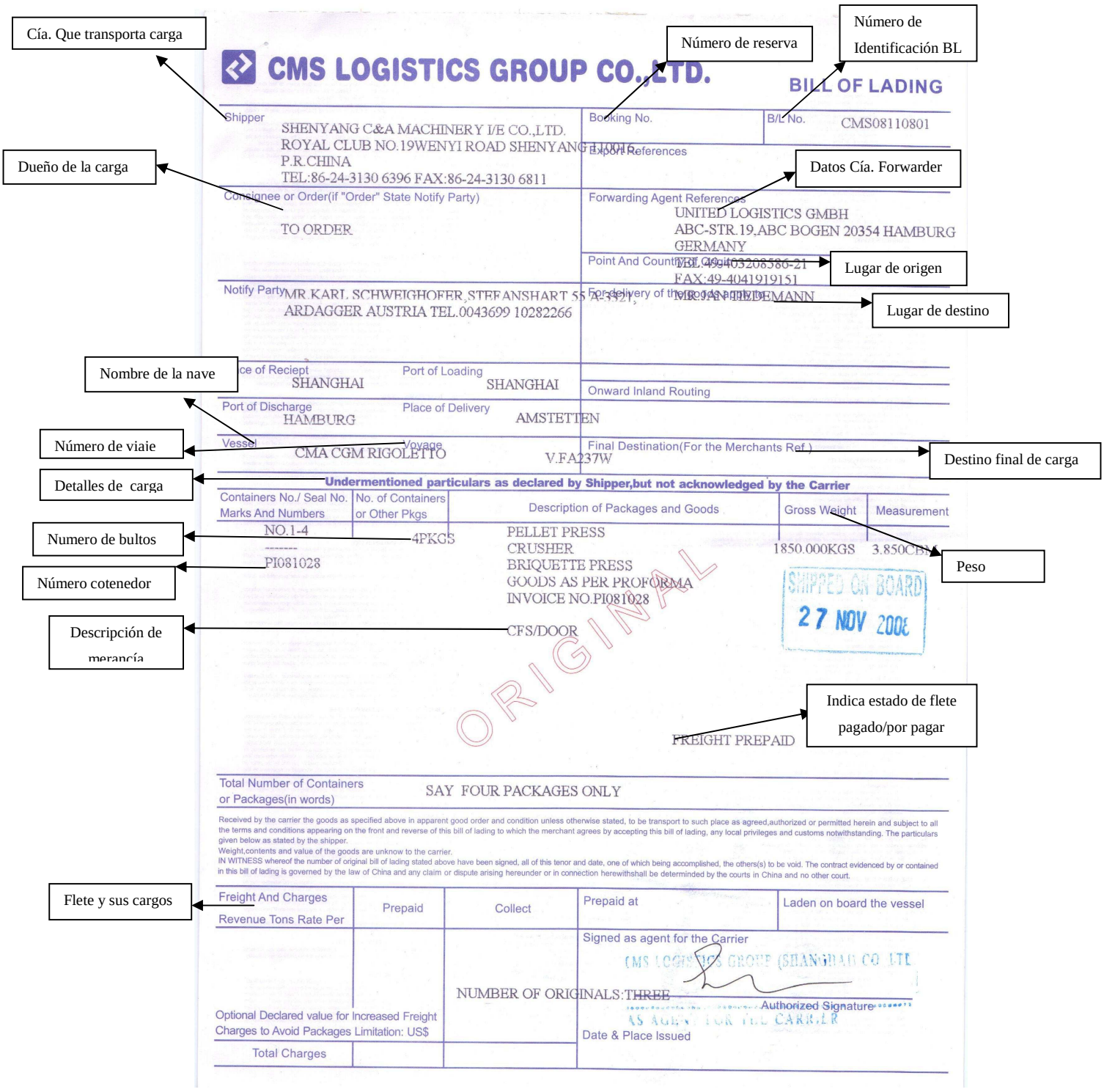
Conocimiento de Embarque BL

Bill of Lading es un documento que acredita el dominio de la mercancía, por ende permite su retiro desde el puerto de destino, es un documento con validez comercial y legal, con el cual se gestionan créditos, (carta de crédito), se garantizan contenedores, para asegurarlos frente a eventuales daños, entre otros.

Este documento contiene toda la descripción de mercancías a importar, datos de consignante, consignatario, medio y compañía de transporte, al igual que todo el trayecto de la carga, desde el puerto de origen al puerto de destino, su peso, características y precio de la misma.

El conocimiento de embarque es una constancia del contrato de compra venta previamente pactado, que declara el recibo de las mercancías en buen estado, y es mediante el mismo, que propietario de la carga queda facultado para retirarla del recinto establecido en el contrato, como destino final.

Los ítems contenidos en el documento de embarque son los siguientes:



Condiciones de Bill Of Lading

Cuando el conocimiento de embarque viene desde el extranjero con carga para ser internada en Chile, el flete de este documento puede venir de dos maneras:

- Flete Prepaid: Flete del Bill of Lading fue pagado en puerto de Origen.
- Flete Collect: Flete se encuentra impago, en espera de su cancelación efectiva en el puerto de destino.

Existe otro documento que se utiliza para acreditar que se está importando/exportando mercancía, sin embargo, este documento no tiene validez comercial:

[55]**Sea Way Bill**: Es un documento, con el que se acredita quien es el dueño de la mercancía. Este documento no negociable, es solicitado para efectuar trámites correspondientes al proceso de importación/exportación, en los casos que los documentos (BL), no han sido aún emitidos.

Al ser una copia no negociable, el Sea Way Bill no tiene una validez comercial, sino que acredita solo un ¨recibo para embarque¨.

Inicios de Bill of Lading (*Conocimiento de Embarque*).

La existencia del conocimiento de embarque, nace para unificar en cierta medida en un solo documento la manera en que se realiza el comercio Internacional, es decir para reglas los términos en los cuales se trasladarán las mercancías.

La primera conferencia en la cual se trató de establecer algún documento que unificara la manera en que se lleva a cabo el comercio Internacional fue en la convención de la Haya en 1921, sin embargo no fue sino hasta la convención que dio paso a las reglas de Hamburgo en 1978, donde finalmente se establecieron las bases de lo que es hoy el conocimiento de embarque.

El conocimiento de embarque, es un documento que da conocimiento de que existe un contrato de compraventa Internacional, el cual revela el lugar desde donde

[55] *SWB*

las mercancías están siendo transportadas, así como también su destino final, medio de transportes, características de la carga, así como también responsabilidades de las partes.

El conocimiento de embarque (Bill of Lading), es considerado un título de valor probatorio, que acredita el efectivo embarque de la mercancía. Las reglas de Hamburgo[56], del año 1978, exponen lo siguiente:

"*Un documento que evidencia un contrato de transporte marítimo, así como la toma o carga de los bienes por el transportista, y por el cual el transportista se compromete a entregar los bienes en contra de la entrega del documento. La disposición en el documento que establezca que los bienes deban ser entregados a la orden de una determinada persona, a la orden de o al portador o a la orden, constituye dicho compromiso*."

Según el código de comercio chileno, en su artículo 977[57], expone:

"El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador."

Este documento, a su vez, es un título representativo de las mercancías que están siendo comercializadas. (*Artículo 1016, Código de Comercio*).
En consecuencia, el conocimiento de embarque se define, por 3 principales funciones:

- Como recibo de que mercancías fueron recibidas,
- Como una constancia de la existencia de un contrato de transporte.
- Como un título de valor, que acredita quien es el dueño de la carga.

[56] *Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías*
[57] *Código de Comercio Chileno*

Dentro de la justificación de la existencia de este documento, y de el *por qué* tanta su importancia en el comercio internacional. Si bien es cierto, la relación comercial internacional, se genera entre partes que se encuentran físicamente en lugares, distantes entre sí, y satisfacer necesidades e intereses ya sea por parte de vendedor, (*que recibirá pago por mercancías que esta transando*), como por parte de comprador, (*que efectivamente recibirá mercancía acordada*), es de alta complejidad, ya que debe generarse un confianza entre las partes, que muchas veces no está.

La importancia del Bill of Lading es tal, que permite acreditar por ejemplo, que el envío de las mercancías es efectivo. Si bien es cierto cada contrato de compraventa internacional se origina de acuerdo a las necesidades de las partes, sus términos y cláusulas difieren de acuerdo al Incoterms bajo el cual la mercancía fue vendida, lo que delimita los pagos del flete marítimo, donde será finalmente la mercancía entregada, quien es el responsable de la carga/descarga de contenedor, quien asume esas responsabilidades, entre otras.

Con respecto al financiamiento de la importación, mediante el conocimiento de embarque, cartas de crédito son aperturadas por parte de entidades financieras donde el importador de la carga haya hecho la solicitud, presentando los documentos necesarios para acreditar la importación efectiva de la carga.

Tipos de Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*).

Si bien es cierto, se estableció que el conocimiento de embarque acredita propiedad de la mercancía, es de suma importancia tener presente ante el momento de efectuar el pago de la misma, que [58]modalidades/condiciones se conocen para hacerse efectivo:

- **Bill of Lading recibido para embarque**: Como medio de prueba que mercancías fueron recibidas por el primer transportista, una vez que carga salió de la bodega del vendedor, en la fecha que se indica en el documento. No quiere decir que estas hayan sido puestas a bordo de la nave.

[58] *Definiciones extraías de adecomex*

- **Bill of Lading a Bordo**: Mediante el cual se prueba que mercancía se recibió a bordo de la nave, y que se encuentra óptima para su envío.
- **Bill of Lading a la Orden** (*to the order*): Quiere decir que quien es propietario de la mercancía, tiene la facultad de endosar, dejar en blanco, nominar el documento de embarque, según su necesidad.
- **Bill of Lading al Portador** (*BL to the bearer*): En el cual no se indica destinatario, sino que quien posee dicho documento, se asume como propietario de la mercancía, adquiriendo su responsabilidad.
- **Bill of Lading House/non-negotiable**: Bls emitidos de forma temporal, que no acreditan propiedad ni domino sobre la carga, es decir, no tiene poder comercial, para poder hacer retiro de la misma, sin embargo, sirve como medio probatorio ante una eventual negociación de la venta de la mercancía que está siendo transportada.
- **Bill of Lading Nominativo**: BL en favor de una persona determinada, el que podrá hacerse cargo de ella previa identificación.
- **Bill of Lading sin Transbordo** (*BL without Transhipment*): Para el caso donde los transbordos (*cambio de modalidad de transporte*), no están considerados en el traslado de la mercancía. de esta modalidad, se desprende lo siguiente:
    - Transhipment Bills: Si todo el recorrido se realiza por mar.
    - Through Bills: Cuando el transporte por mar sólo es una parte del recorrido, y el resto en otro medio de transporte.
- **Through Bill Of Lading**: Para el caso en que el transporte sea efectuado por más de un transportista.

Conocimiento de embarque en el proceso de importación de mercancías.

El proceso del conocimiento de embarque desde que sale desde el puerto de origen es la siguiente:

- Toda vez que exportador, es decir, (*persona que transa mercancía*), representado por Agencia de Aduana/Forwarder, y que, bajo condiciones

convenidas previamente con su cliente (*importador*), se concretizan en el contrato de compraventa Internacional,

- Una vez acordado los términos de la venta, se contratan los servicios de una compañía de transporte/Agencia para trasladar mercancía,
- Con esto, se da paso a la confección el Bill of Lading, en puerto de origen, agrupando toda la información de carga:
    - *Descripción de lo que se embarca,*
    - *Número de bultos,*
    - *Peso,*
    - *Empaque, entre otras características,*
    - Se describe también, el lugar desde donde está siendo embarcada, los puertos que tocará antes de llegar a puerto de destino (*según sea el caso*),
    - La motonave en la que se traslada,
    - Forma de pago del flete (*collect/prepaid*),
    - Identificación de consignante/consignatario

- Una vez reunido todos los datos y confeccionado Bill of Lading, en origen, no es sino hasta el zarpe de la nave, el momento en el cual la Agencia encargada del traslado de las mercancías, la que procede con la liberación de los conocimientos de embarque por sistema,

- El acto de la liberación de Bill of Lading desde origen, quiere decir que se encuentran en condiciones de ser emitidos por la agencia de transporte en destino.
- Como se fue señalado anteriormente, la emisión de BLs de importación, está sujeta a la planificación naviera, es decir, al orden en el cual las naves anuncian E.T.A (*Estimated Time Arrived*), al puerto de destino.

- Durante el trayecto del traslado de la mercancía, hasta su destino, se recolectan y presentan antes las autoridades competentes (*Aduana, SAG,*

Servicio de Salud, Compañía de Transporte), dependiendo naturaleza de la carga, los documentos y vistos buenos, necesarios para hacer efectivo el retiro de la carga una vez atracada la nave.

- Es de suma importancia que este procedimiento se realice en el menor tiempo posible, y/o en el tiempo convenido, para así minimizar riesgo de eventuales cobro, atribuibles a sobrestadía de la carga en almacén extraportuarios, daños por manipuleo de la misma, (*no considerados en seguro*).

- Una vez que buque llega a puerto de destino, es con el documento de embarque/BL Master, con el cual se procede al retiro de la mercancía, previo pago de derechos, gravámenes, flete, THC, entre otros cobros, (*notar que cobros varían dependiendo de cada contrato pactado y/o de la naturaleza de la mercancía*).

- Es importante destacar, que los términos de la entrega de la mercancía, como lugar físico, se definen previamente en el contrato de compraventa Internacional. De esta manera, se hace efectiva la internación de la mercancía al país para su uso, consumo y/o su comercialización, culminando así, el proceso de importación de mercancía.

Toda información contenida en los BL of Lading de cada una de las cargas, es agrupada e incluida en el Manifiesto de Carga, el cual se presenta ante la Aduana, dándole a conocer las características de todos los cargamentos que vienen en cada nave que arriba a puerto.

El Manifiesto de carga, tiene su origen en la acción de manifestar, que es dar a conocer, informar a la autoridad portuaria de la carga(s) que ingresaran al país. El Manifiesto de carga, es un documento que almacena toda la información embarcada en buques que arriban al país. Esta información, es extraída de los BLs

Máster de importación. Se presenta de manera uniforme, y con un formato determinado. Es importante destacar que el Manifiesto General, es el documento en el cual esta contenida toda la información de la carga que pasará por puertos Chilenos a nivel país.

Estos documentos son confeccionados por nave, y cada manifiesto comprende:

- Nombre de buque.
- Número de Viaje de la nave.
- Consignatario.
- Notify.
- Embarcador.
- Número de BLs.
- Cantidad de Contenedores.
- Tipo de contenedor.
- La descripción de lo que trae cada contenedor.
- Número de contenedor (Serie, peso).
- Puerto de carga.
- Puerto de descarga: Es de suma importancia que se especifique el destino final de cada carga, ya que existen casos, en los cuales contenedores se descargan de la nave, sin embargo su destino final no es el puerto de San Antonio, puede ser que estos se encuentren de paso por Chile y que tengan como destino final un tercer país (tránsito), o bien que sean descargadas en San Antonio, para ser embarcadas nuevamente en una embarcación diferente (trasbordo).

Registro y Control de Emisión

Importante es destacar que absolutamente ningún Conocimiento de Embarque debe ser emitido dos veces, su rigurosidad y control tanto en su emisión como en su entrega son de vital importancia, y cada empresa tiene distintas maneras de registrar internamente el flujo de los mismos.

Es un documento muy sensible de ser utilizado para fraudes, o acreditar falso dominio de mercancía y poder eventualmente retirar carga del puerto. Toda persona natural, y/o agencia que solicite un BL para hacer retiro de las mercancías del puerto o para cualquier otro trámite, debe presentar una carta ante agencia naviera, donde describa datos personales de quien solicita hacer retiro de carga, como los datos del BL Master.

Las líneas de naves comúnmente agenciadas son:

- Naves en Línea: Tienen itinerario, (ruta) predeterminado, que siempre es el mismo.
- Naves Spot: No tienen tráfico fijo, naves de recalada eventual. Con frecuencia son naves de importación de graneles.
- Naves Andex: Naves que llevan carga hacia Oriente, y luego retorna a Chile.
- Conosur: Naves que recorren Perú-Guyaquil, Callao-Guyaquil, para continuar hacia Argentina y Brasil.
- Euro Andex: Naves que llegan a Europa.
- Mediterraneo: Ruta que cubre Mediterráneo de Europa.
- Naves de Autos (Autero): Naves con rutas variables, solo llevan autos.

Conclusiones

El conocimiento de embarque, reviste de una gran importancia en toda la cadena del comercio Internacional, es un documento vital que agrupa todas las características de la operación y del cargamento que está siendo comercializado.

El bill of Lading, da constancia de la existencia de un contrato de compraventa Internacional, que las mercancías han sido recepcionadas, y define a su vez, quien es el responsable de la misma. Con este documento, el propietario de la carga puede gestionar con alguna entidad financiera, la forma documental, en que se costeará dicha importación, y a través de los documentos no negociables, la mercancía incluso puede ser vendida a un tercero, cuando ésta se encuentra aun en trayecto desde origen a destino.

Por tanto, las agencias encargadas de la emisión de dichos documentos, están sujetas a seguir un protocolo de registro y control de cada conocimiento de embarque emitido. Estos documentos son numerados y generados una vez, por cada viaje que realiza la nave, con términos conocidos y aceptados por todos, convenidos desde la convención de la Haya, hasta su modernización más tarde con las reglas de Hamburgo.

El conocimiento de embarque es el documento por excelencia que representa de manera óptima y eficiente que permite mantener un orden de lo que se comercializa por vía marítima.

Bibliografía

Fuentes Primarias: Entrevista personal SAAM SAI

- Consuelo Ruiz Santos
- Manuel Hernández
- Humberto Carvajal
- Claudio Palma
- Rodrigo Valdés
- Christopher Caroca
- Fernando Robinson
- Sergio Nuñez Pou
- Pedro Gonzalez
- Lucy Hinojosa

Fuentes Secundarias:

- Saam.cl
- SAAM S.A_Almacenes, pdf.doc. 2012
- SM-SAAM S.A. Informe de Clasificación
- Reglamento sobre el régimen de tránsito Aduanero Internacional Terrestre
- Aduana.cl
- SAAM_Servicios a las Naves y a la Carga pdf. 2012 Doc.
- Bitácora N° 20, SAAM 2007
- Bitácora N° 25, SAAM 2009
- WordReference
- Larraín Vial. 6ta Conferencia Anual Andina, SAAM 2012_pdf doc.
- BSL Operador Logístico
- BCI Empresarios
- INCOTERMS
- Gobierno de Chile

- SWB
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías
- Código de Comercio Chileno
- adecomex