



UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ANÁLISIS CRÍTICO
DEL SECTOR TRANSITARIO

ROXANA BELÉN CALDERÓN MADRIAZA
PALOMA ESTER MORENO CONTRERAS

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 Y AL TÍTULO PROFESIONAL DE
ADMINISTRADOR DE NEGOCIOS INTERNACIONALES.

PROFESOR GUÍA: MAURICIO CANDIA

Agosto, 2012

Santiago

AGRADECIMIENTOS

A nuestros padres y hermanos por el incondicional apoyo y esfuerzo en nuestros estudios universitarios, lo que nos ha permitido lograr un paso muy importante en nuestras vidas.

A empresa Kuehne + Nagel y Pacific Anchor Line quienes nos acogieron en el período de Práctica Profesional, entregándonos apoyo y constante aprendizaje.

Y finalmente a todos nuestros amigos de la Universidad, personas con quienes hemos compartido largas jornadas de trabajo, estudio y diversión, y con quienes logramos hasta el día de hoy fundir lazos de amistad que sin lugar a dudas perdurarán en el tiempo.

Gracias a todos.

INDICE

INDICE	3
INTRODUCCIÓN	5
I. CAPÍTULO: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA	7
1) IDENTIFICACIÓN DE LA EMPRESA – PACIFIC ANCHOR LINE	8
1.1. Historia.....	8
1.2. Visión.....	9
1.3. Misión.....	9
1.4. Organigrama	10
1.5. Servicios.....	11
1.6. Profesionales en Pacific Anchor Line.....	13
2) IDENTIFICACIÓN DE LA EMPRESA – KUEHNE + NAGEL	14
2.1. Historia.....	14
2.2. Visión.....	15
2.3. Misión.....	15
2.4. Organigrama	16
2.5. Servicios.....	17
2.6. Profesionales en Kuehne + Nagel.....	20
3) CARACTERÍSTICAS DEL DEPARTAMENTO DONDE SE EFECTUÓ LA PRACTICA - PACIFIC ANCHOR LINE.....	22
3.1. Organigrama del departamento de Customer Service.	23
3.2. Características de las Funciones de Customer Service	24
3.3. Funciones realizadas por el practicante.	25
4) CARACTERÍSTICAS DEL DEPARTAMENTO DONDE SE EFECTUÓ LA PRÁCTICA – KUEHNE + NAGEL	26
4.1. Organigrama del departamento de Finanzas.....	26
4.2. Características de las Funciones de Finanzas	27
4.3. Funciones realizadas por el practicante	28

II.	CAPÍTULO : ANÁLISIS CRÍTICO DEL SECTOR TRANSITARIO	30
1)	OBJETIVOS	31
	Objetivo General.....	31
	Objetivo Específico.....	31
2)	FREIGHT FORWARDER.....	32
3)	DIAGRAMA SUPPLY CHAIN DE UNA IMPORTACIÓN.	34
4)	PASOS Y REQUISITOS DEL AGENTE TRANSITARIO.....	35
5)	ESTRUCTURA DE UN FREIGHT FORWARDER	43
6)	ANÁLISIS DE UNA IMPORTACIÓN.....	44
7)	IMPORTACIÓN DE UNA CARGA MARÍTIMA	48
	Proceso de Importación Carga Marítima	49
8)	IMPORTACIÓN DE UNA CARGA AÉREA.....	63
	Proceso de Importación Carga Aérea	64
9)	PAGO DE TRIBUTOS POR UNA IMPORTACIÓN.....	72
10)	COSTOS MARÍTIMOS DE UNA CARGA FCL.....	73
11)	METODOLOGÍA PARA EL CALCULO DE UN FLETE	76
	Carga Marítima	76
	Carga Aérea	77
III.	ANÁLISIS CLIENTE EMBARCADOR.....	79
1)	ANÁLISIS FODA.....	80
2)	EL ESTUDIO DE LA LOGÍSTICA	90
	CONCLUSIÓN.....	96
	GLOSARIO.....	98
	REFERENCIAS	102
	ANEXO.....	103
1)	MASTER BILL OF LADING Y HOUSE BILL OF LADING.....	103

INTRODUCCIÓN

Este informe de práctica ampliado está enfocado en un rubro que ha crecido exponencialmente alrededor del mundo y principalmente en nuestro país. Esta investigación se realizó abarcando la principal función que cumplen hoy en día los embarcadores en el Negocio Internacional en Chile: La Importación.

A medida que la investigación continuaba, algunas inquietudes que surgieron fueron ¿Qué tal es la eficiencia de los embarcadores como operadores logísticos coordinando a todos los agentes involucrados dentro de una operación?, ¿Cumplen satisfactoriamente con los requerimientos del cliente?, ¿En que afecta el origen de una carga al momento de importar a un destino en común?, y a la vez ¿Es posible hacer un real tracking de esta carga en todo momento? Múltiples interrogantes que pretenden ser contestadas en este informe, en la búsqueda de una solución, para una óptima operación Logística.

El presente Informe ampliado de Práctica Profesional presentado a la Carrera de Administración de Negocios Internacionales, básicamente se materializa en tres secciones. El primer capítulo se basa en las descripciones de las empresas respectivas y las funciones realizadas por los practicantes.

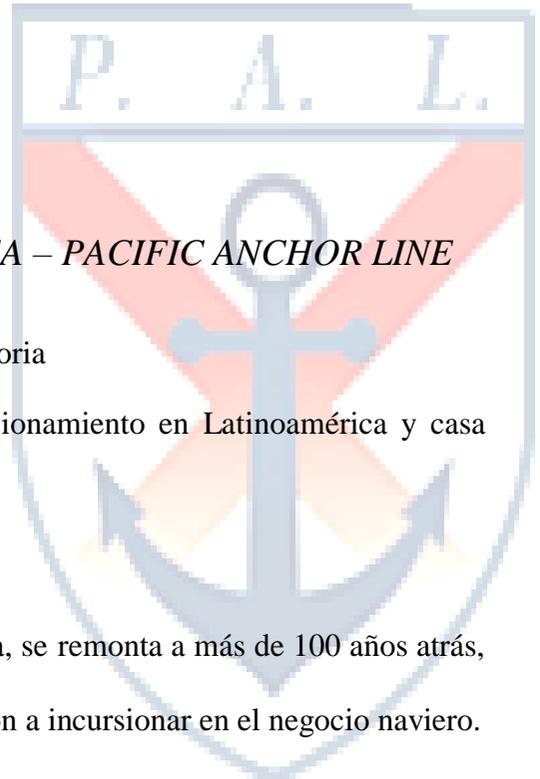
Luego el segundo capítulo es también un proceso descriptivo, en donde, teóricamente hablando, se da contexto al rubro transitario, y prácticamente se determinan los pasos del proceso de una importación aérea y una marítima.

Finalmente el tercer capítulo menciona aquellas ineficiencias probables en un proceso de importación y un análisis de aquellas, que finalmente podrían desencadenar el descontento del importador, en caso de no corregir.

Este informe se concentra fundamentalmente en el trabajo realizado por un Transitario, pero no obstante, se involucran a todas las partes participantes dentro de una importación, ya sea en origen como en destino.

***I. CAPÍTULO: ANTECEDENTES
DE LA PRÁCTICA***

**“DESCRIPCIÓN DE LA
EMPRESA Y FUNCIONES
REALIZADAS”**



1) IDENTIFICACIÓN DE LA EMPRESA – PACIFIC ANCHOR LINE

1.1. Historia

Es una compañía de logística integral, con posicionamiento en Latinoamérica y casa matriz en Santiago de Chile.

El origen de su trayectoria en la actividad logística, se remonta a más de 100 años atrás, cuando integrantes de la familia Taylor comenzaron a incursionar en el negocio naviero. En 1980 comienza a operar el grupo logístico "Pacific Anchor Line" como consolidador de carga marítima. Posteriormente, y como requerimiento de los clientes, se fue desarrollando otros servicios logísticos, por lo que hoy cuentan con:

- ❖ Consolidación (NVOCC) ⁽¹⁾
- ❖ Freight Forwarding ⁽²⁾
- ❖ Freight Management ⁽³⁾
- ❖ Servicios de información logística

(1) NVOCC: Persona física o jurídica que oferta servicios regulares de grupaje marítimo.

(2) Freight Forwarding: Servicio de Transporte de Mercancías.

(3) Freight Management: Servicio de Administración de flete.

- ❖ Coordinación aduanera
- ❖ Seguros de transporte
- ❖ Servicios portuarios y aeroportuarios
- ❖ Chartering ⁽⁴⁾
- ❖ Agenciamiento marítimo

Pacific Anchor Line tiene cobertura mundial en donde destaca presencia en Asia, Europa y América del Norte a través de agentes exclusivos y en Latinoamérica con oficinas propias: en Chile (Santiago, Valparaíso, San Antonio, Concepción, Iquique, Arica), Perú, Ecuador, Panamá, Costa Rica, México y Nueva Zelanda.

1.2. Visión

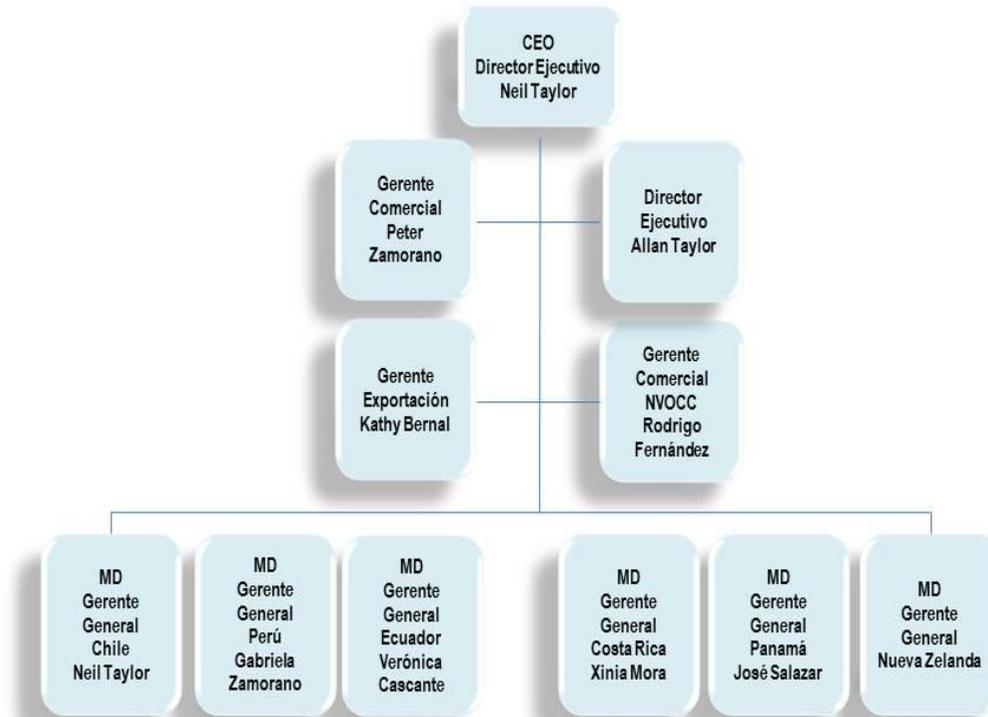
Entrega Efectiva: La carga debe estar en el lugar correcto en el momento acordado.

1.3. Misión

El objetivo laboral de la empresa Pacific Anchor Line, busca aportar, con experiencia logística, un incremento en la competitividad de los clientes.

(4) Chartering: Servicio de Flete

1.4. Organigrama



1.5. Servicios

Pacific Anchor Line, tienen como servicio los siguientes transportes de carga:

Transporte Aéreo

El servicio de transporte de carga aérea existe en tres velocidades:

- ❖ **Prioridad:** Primer vuelo de pasajeros disponible con el mínimo de transbordos posibles. (Menor tiempo de tránsito)
- ❖ **Estándar:** Consolidaciones programadas 2 veces por semana. (Precios competitivos)
- ❖ **Economía:** Sólo vuelos cargueros, privilegiando volumen a bajo precio.



Transporte Marítimo

El servicio de transporte de carga marítima existe en las siguientes condiciones:

- ❖LCL/LCL: Consolidación de carga de múltiples proveedores para múltiples consignatarios.
- ❖LCL/FCL: Consolidación de carga de múltiples proveedores para un consignatario.
- ❖FCL/FCL: Contenedores completos de un proveedor para un consignatario.

Transporte Terrestre

PAL dispone de camiones y camionetas propias, manteniendo contratos con grandes compañías transportistas para proyectos especiales:

- ❖Full Container Nacional: Movimiento de contenedores depósito / bodega / puerto / depósito.
- ❖Camión Completo Nacional: Utilización de camiones cerrados de distintos tamaños según el requerimiento.
- ❖Nacional Consolidado: Camión compartido con carga de diferentes clientes para obtener tarifas más bajas.
- ❖Distribución: Entrega de pequeños volúmenes directo a puntos de ventas. (camionetas)
- ❖Internacional: Todo tipo de transportes internacionales tanto de importación como de exportación



1.6. Profesionales en Pacific Anchor Line

En Pacific Anchor Line podemos encontrar los siguientes profesionales:

Departamento de Finanzas y Administración

- ❖ Contador auditor
- ❖ Contabilidad General
- ❖ Administrador de Empresas mención Finanzas.
- ❖ Psicólogos.

Departamento Importaciones, Exportaciones y NVOCC

- ❖ Técnicos en comercio exterior
- ❖ Ingeniero Comercial
- ❖ Ingeniero en Comercio Internacional
- ❖ Secretaria Ejecutiva Bilingüe.

Departamento Operaciones

- ❖ Técnicos en Comercio Exterior

Departamento Documentación

- ❖ Administrador de Empresas
- ❖ Asistente Ejecutivo

Departamento de Ventas

- ❖ Ingenieros Comerciales
- ❖ Administrador de Empresas mención Marketing.

2) IDENTIFICACIÓN DE LA EMPRESA – KUEHNE + NAGEL

2.1. Historia

Kuehne + Nagel fue fundada en 1890 en Bremen, Alemania por August Kuehne y Friedrich Nagel. Desde ahí que Kuehne + Nagel ha crecido exponencialmente. Hoy en día el grupo Kuehne + Nagel posee más de 900 oficinas en más de 100 países, con aproximadamente 57.500 empleados y 7 millones de m² de espacio para almacenamiento.

En más de 120 años de historia, Kuehne + Nagel ha pasado de ser un agente de carga internacional tradicional a ser un proveedor global de soluciones en la cadena de suministro, siendo totalmente integrado.

La red de logística global, los sistemas de tecnología informática, los años de experiencia y el servicio al cliente han colocado a la empresa a la vanguardia de la industria.



2.2 Visión

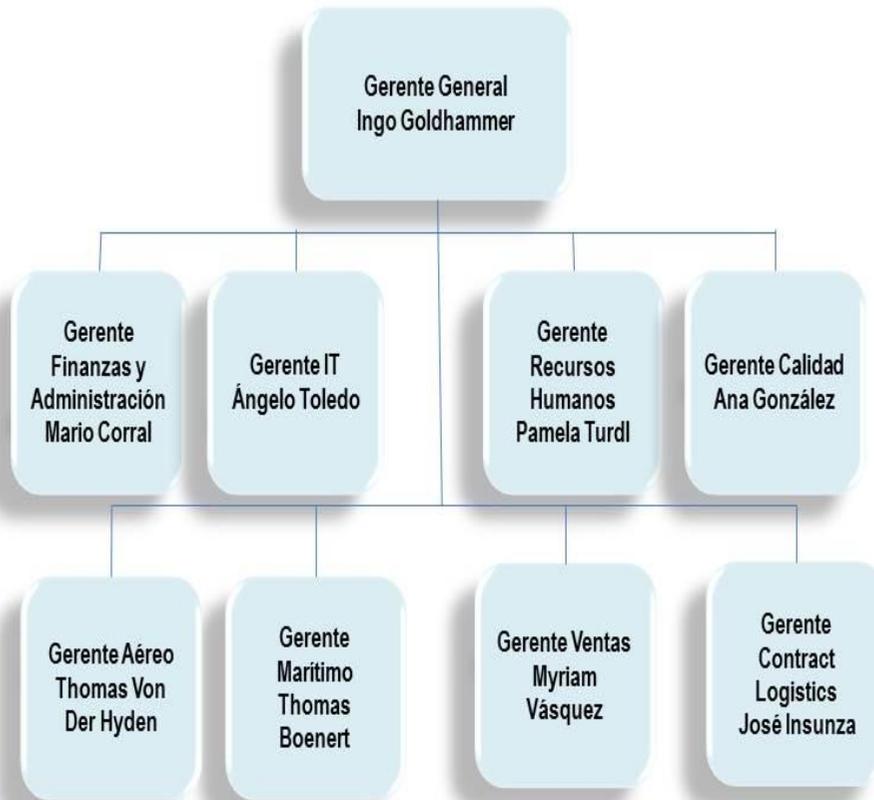
El grupo Kuehne + Nagel ha determinado como visión: “Ser un eslabón clave en la cadena de valor que constituye el núcleo de los servicios proporcionados por Kuehne + Nagel en todo el mundo a través de su personal altamente calificado y de su trabajo en equipo.”

2.3 Misión

La misión de Kuehne + Nagel es proporcionar un servicio de clase mundial comprometidos con los principios de calidad total y mejora continua para garantizar la disponibilidad de soluciones tecnológicas integrales que brinden confianza y seguridad a los clientes internos y socios de negocio para el logro de los objetivos.

Ejemplo de esto es el lema de Kuehne + Nagel, el cual dice: “La red de logística global es nuestro activo más importante de dedicación, la integración y la innovación son el corazón de nuestra filosofía empresarial centrada en las necesidades de nuestros clientes, proporcionamos soluciones de logística integrada de gran calidad y excelencia operacional.”

2.4 Organigrama



2.5 Servicios

Los servicios estandarizados que ofrece Kuehne + Nagel (K+N) son:

Sea Logistics - Fletes marítimos:

Posee una política de mantenerse año tras año con un crecimiento de dos dígitos en el transporte de mercancías. Trabaja en colaboración con una amplia gama de empresas de transporte marítimo, además de su propia red de oficinas en todo el mundo con aproximadamente 7.500 especialistas en fletes marítimos.

Air Logistics - Carga aérea:

A K+N se le destaca su liderazgo en innovadores conceptos de gestión de carga. Posee más de 300 oficinas de carga aérea en 100 países y aproximadamente 3.600 empleados capacitados en carga aérea.

Los envíos de carga aérea de K+N se planifican, controlan y miden bajo procedimientos de Cargo 2000, el cual es un sistema de organización de calidad mundial, en donde participan las líneas aéreas, agentes Transitarios y sistemas de transportes a nivel mundial, vigilando todos los envíos de puerta a puerta en red.



Contract Logistics - Contratos de Logística

& Lead Logistics - Proveedor principal de Logística:

Es una red mundial de instalaciones de almacenamiento y distribución para sus clientes. Sus áreas de trabajo abarcan: Inbound Logistics (logística de entrada), In-house Logistics (bodegaje), Distribution Logistics (logística de distribución) and Reverse Logistics (logística Inversa).

Road & Rail Logística - Logística de carreteras y vías férreas:

K+N posee una estrecha colaboración con grandes compañías en su clase de transporte. Entre sus servicios de logística incluye prácticamente a todos los sectores industriales claves: aeroespacial, automotriz, bienes de consumo, tecnología, industrial, logística de Petróleo y Gas, farmacia y finalmente venta al por menor.



Insurance Brokers - Corredor de seguros globales

Se refiere a corredores Globales de Seguros generales que se especializan en seguros de logística y soluciones de transporte, la cual implica una gran y propia red de más de cuarenta oficinas en treinta países.

Entre los servicios que ofrecen se encuentran: Seguros de Carga (Tránsito / Almacenamiento / Logística), Seguros de Responsabilidad Civil, Daños a la Propiedad, de Negocios y Seguros a la interrupción a la cadena de suministro, Seguro de Responsabilidad Civil, entre otras líneas de seguros comerciales.

2.6 Profesionales en Kuehne + Nagel

Los profesionales presentes en Kuehne + Nagel son principalmente:

Departamento de Finanzas y Administración

- ❖ Ingeniero Civil
- ❖ Contador auditor
- ❖ Ingeniero Comercial
- ❖ Abogado
- ❖ Técnicos en finanzas
- ❖ Secretaria ejecutiva bilingüe

Departamento aéreo y marítimo

- ❖ Ingeniero en comercio exterior
- ❖ Administrador de negocios Internacionales
- ❖ Técnicos en comercio exterior

Departamento Contract Logistics

- ❖ Ingeniero Industrial
- ❖ Técnicos en logística
- ❖ No profesionales para centros de distribución

Departamento de RRHH

- ❖ Psicólogos

Departamento ventas

- ❖ Ingeniero civil
- ❖ Administrador de Negocios Internacionales
- ❖ Ingeniero en comercio exterior

Departamento de Calidad

- ❖ Ingeniero y gestión de calidad
- ❖ Ingeniero en prevención de Riesgos

Departamento de IT

- ❖ Ingeniero civil en Informática
- ❖ Ingeniero en ejecución Informática

3) CARACTERÍSTICAS DEL DEPARTAMENTO DONDE SE EFECTÚO LA PRACTICA - PACIFIC ANCHOR LINE.

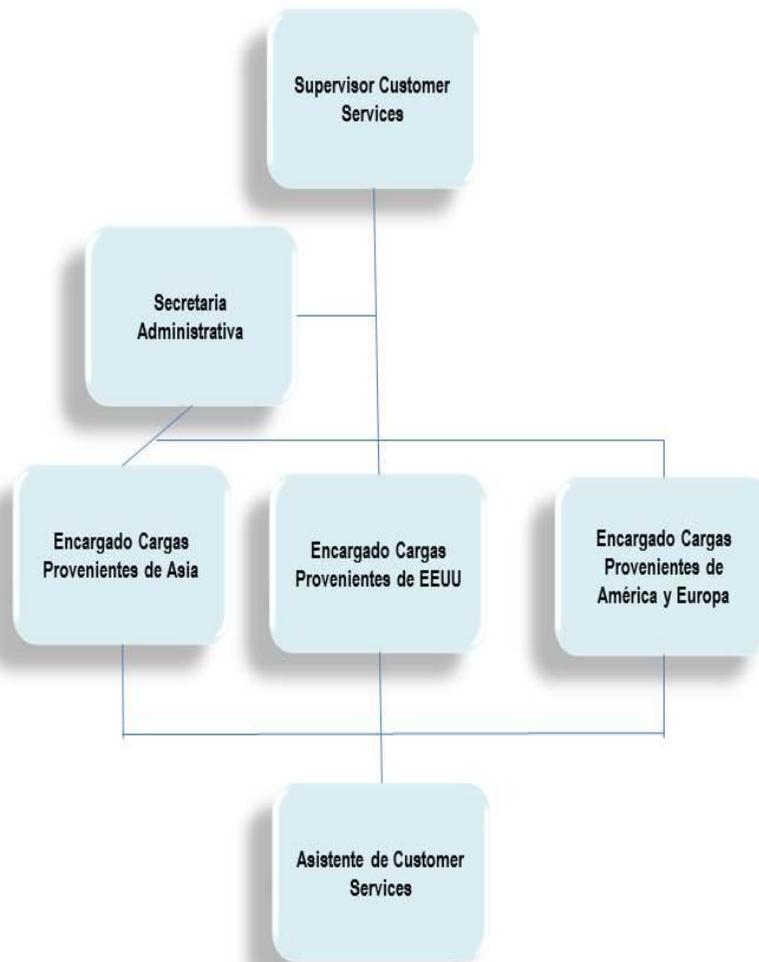
La Práctica Profesional se desarrollo en el Departamento de Non Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), como Asistente de Customer Services de Importaciones Marítimas.

NVOCC puede ser una persona física o jurídica que oferta servicios regulares de grupaje marítimo, a través de la reserva de espacio en buque para los envíos en representación del consignatario de buques.

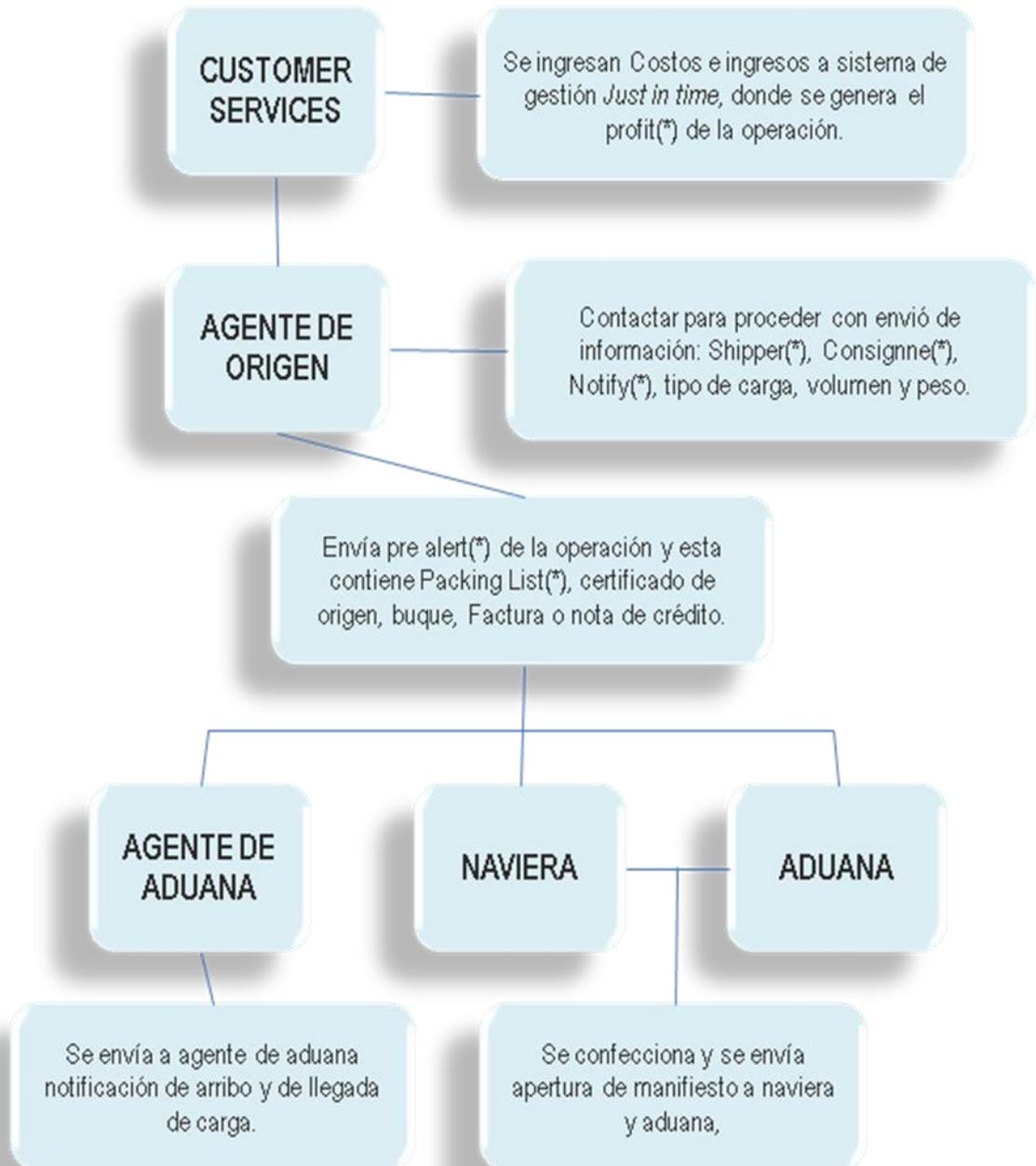
El departamento es dirigido por el Señor Rodrigo Fernández, Gerente Comercial NVOCC, quien tiene como principales obligaciones, ser el responsable de coordinar, gestionar y controlar todas las operaciones realizadas por cada Operador Customer Services.

3.1 Organigrama del departamento de Customer Service.

El Departamento comprende el Siguiete Personal Administrativo:



3.2 Características de las Funciones de Customer Service



(*) Profit: Ganancia

(*) Shipper: Proveedor Transportista

(*) Consignne: Nombre del consignatario de la carga

(*) Notify: Nombre de a quien se le debe notificar la carga

(*) Packing List: Lista de Empaque

(*) Pre Alert: Aviso

3.3 Funciones realizadas por el practicante.

Principalmente el estudiante realizo las funciones de Asistente de Customer Services, teniendo como principales deberes:

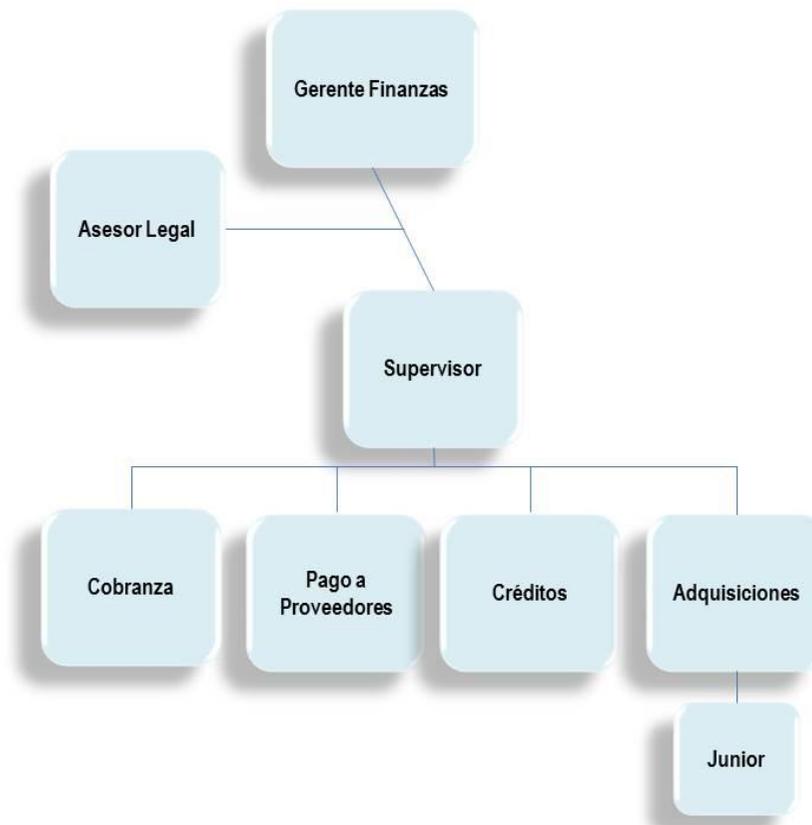
- ❖ Confección de Aperturas de manifiesto⁽⁵⁾ y el posterior envío a naviera.
- ❖ Confección semanal de itinerarios de naves de importaciones marítimas.
- ❖ Confección semanal de tarifados.
- ❖ Coordinación de status de carga con clientes y Agentes de Aduana.
- ❖ Controlar costos de la operación.
- ❖ Coordinación y control de pagos a navieras.
- ❖ Confección de orden de compra.
- ❖ Manejo de documentación aduanera.

(5) Apertura de Manifiesto: Inventario completo y detallado de las mercancías que transporta una nave, así como su origen, destinación y características de las mercancías.

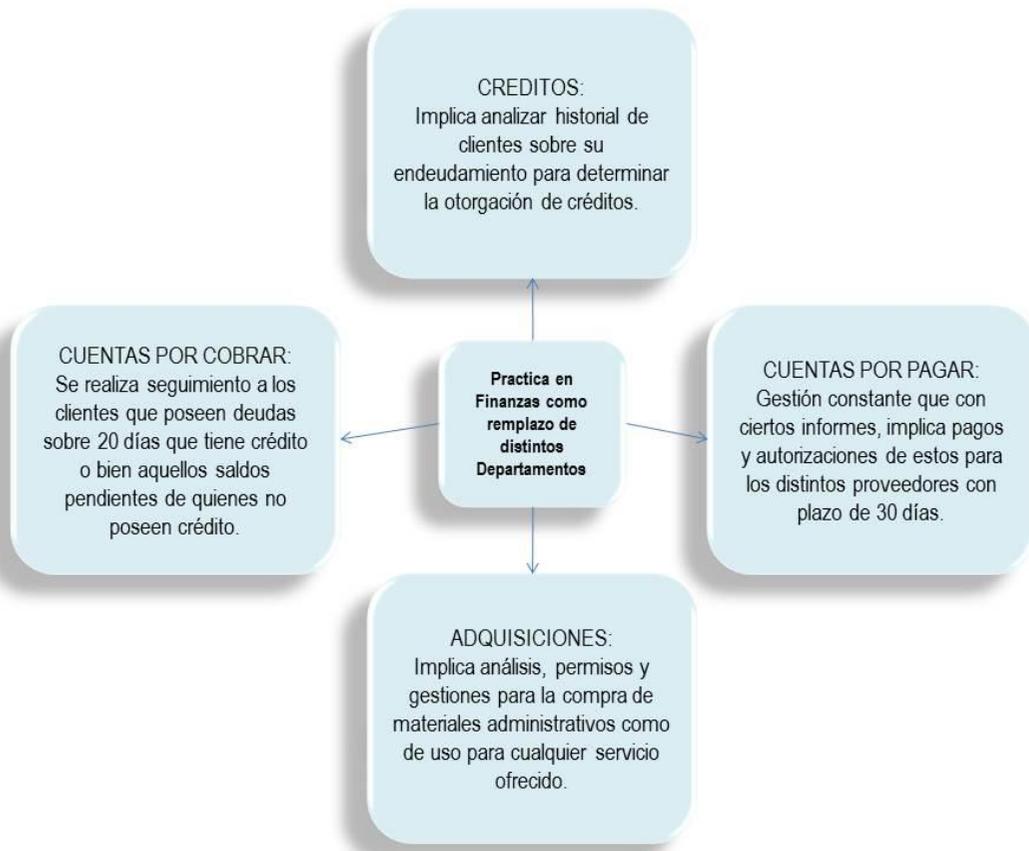
*4) CARACTERÍSTICAS DEL DEPARTAMENTO DONDE SE EFECTUÓ
LA PRÁCTICA – KUEHNE + NAGEL*

Desde el día 13 de diciembre de 2010 al 28 de febrero de 2011 el practicante se desarrolló en Kuehne + Nagel en el área de finanzas realizando diversas funciones.

4.1 Organigrama del departamento de Finanzas.



4.2 Características de las Funciones de Finanzas



4.3 Funciones realizadas por el practicante

Como resumen de tareas realizadas por el practicante podemos encontrar según departamento:

Cuentas por cobrar:

- ❖ Contabilización diaria de facturas de ventas K+N al sistema interno
- ❖ Ingreso diario al sistema interno de notas de crédito
- ❖ Informe facturación semanal
- ❖ Gestión cobranza clientes pago contado
- ❖ Gestión cobranza clientes Contract Logistics
- ❖ Control y registro de cheques a fecha
- ❖ Contabilización y respaldo de depósitos

Cuentas por pagar:

- ❖ Posteo diario de factura de compras
- ❖ Confección de cheques a proveedores
- ❖ Rendiciones de gastos
- ❖ Rendiciones de caja chica
- ❖ Contabilización de todo tipo de pagos

Créditos:

- ❖ Formulación y análisis de crédito (nuevos y antiguos) de clientes, a nivel nacional como internacional
- ❖ Aprobación de créditos
- ❖ Creación de clientes en el sistema

Bancos

- ❖ Registro e ingreso de pagos diarios
- ❖ Análisis de compra y venta de divisas
- ❖ Conciliación bancaria
- ❖ Seguimiento de depósitos sin identificar

Otras Actividades:

- ❖ Apoyo en tareas de cierre de mes
- ❖ Apoyo en tareas de auditoría financiera e interna (casa matriz).
- ❖ Análisis de cuentas
- ❖ Preparación de informes semanales y mensuales.

***II. CAPÍTULO: ANÁLISIS
CRÍTICO DEL SECTOR
TRANSITARIO***

1) *OBJETIVOS*

Objetivo General

El presente estudio tiene por finalidad presentar como funciona un agente transitario en nuestro país y como el cliente se puede ver afectado durante el trayecto de su carga a través de un análisis crítico del sector.

Objetivo Específico

A través de nuestro informe pretendemos presentar un análisis crítico del sector transitario, y para lograrlo mencionamos a continuación las etapas que nos instruyeron para lograr un resultado útil:

- Definición del agente transitario
- Análisis de una importación marítima y aérea
- Análisis de un agente transitario versus clientes a través de un FODA
- Identificación de problemas al momento de una importación
- Análisis del Agente Transitario en el mundo.

2) *FREIGHT FORWARDER*

“Transitario o Freight Forwarder, es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que sin ser porteador efectivo 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.”⁽⁶⁾

La principal función de un embarcador radica en organizar los movimientos del transporte de carga internacional, trabajando principalmente como operador logístico. Sus facultades radican en la emisión y modificación de Aperturas de Conocimiento de embarque, entre las que se destacan: House Bill of Lading o HB/L (documento marítimo), House Airway Bill o HAWB (documento aéreo) o Carta de porte o CRT (documento terrestre), documentos que pueden desglosar como hijos o nietos, de acuerdo a la cantidad de clientes que consolidan en un embarque.^(A)

Los Transitarios poseen la autorización de realizar consolidación y desconsolidación de contenedores o pallets. Y finalmente efectúan operaciones y tramitaciones de transbordos directos en zona primaria de aduana.

(6)Definición extraída desde: www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20080402/pags/20080402182415.html

(A) Explicación Master BL, HBL, en anexo A.

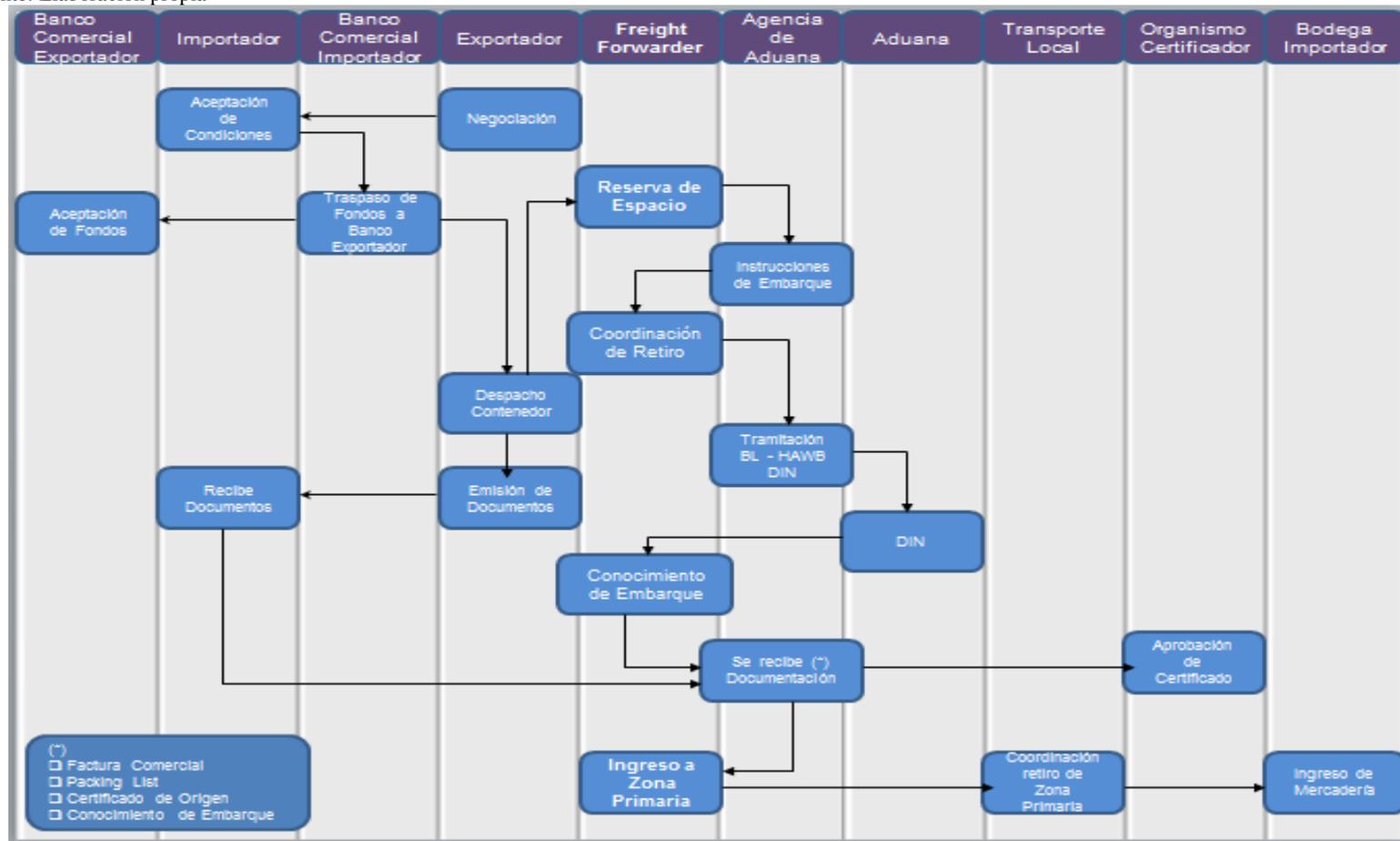
Organizacionalmente hablando, se destaca la Asociación de Logística de Chile – ALOG Chile –. Ésta está compuesta por 100 empresas socias, entre operadores Logísticos y Freight Forwarder del país, quienes prestan servicios de transporte de carga terrestre, marítimo y aéreo, logística, distribución y almacenaje.

Dentro del ámbito Internacional se destaca la Federación Internacional de Asociaciones de Agentes de Carga (FIATA), la cual es una organización no gubernamental que representa a casi 40.000 firmas de logística y Transitarios a nivel mundial. La FIATA tiene como propósito principal ser la voz global de los operadores logísticos y trabajar con el fin de lograr beneficios hacia ellos.

En Chile actualmente existen 298 entidades declaradas ante la Aduana denominadas como Forwarder. Crecimiento que se ve relacionado directamente proporcional con el comportamiento del Comercio Internacional que existe hoy en nuestro país.

3) DIAGRAMA SUPPLY CHAIN DE UNA IMPORTACIÓN.

Fuente: Elaboración propia



4) PASOS Y REQUISITOS DEL AGENTE TRANSITARIO

Para poder ejercer como transitario es necesario:



A continuación se encuentra más en detalle los pasos y requisitos que se deben realizar para ejercer como Agente Transitario.

- a) Procedimiento: Presentar una solicitud formal ante la Dirección Nacional de Aduana (Subdirección de Fiscalización) acompañada de los requisitos indicados en b). Ésta será revisada por el Departamento de Agentes Especiales de la Subdirección de Fiscalización, (plazo máximo de 20 días hábiles contados desde la fecha de recepción). Momento en que se comunicará el resultado de su solicitud, y en el caso de cumplir, será autorizada su inscripción en el registro nacional, para luego informar el monto de la garantía a rendir para emitir la Resolución de inscripción y registro respectiva.

Sea la garantía presentada y rendida a conformidad ante el Servicio, se dictará la Resolución respectiva por el Director Nacional de Aduanas (con plazo de 10 días hábiles siguientes) autorizando dicha inscripción y registro y así, el inicio de operaciones.

La solicitud será rechazada cuando no se cumpla con alguno de los requisitos establecidos o por otros motivos fundados cuando exista una causal que haga aconsejable su denegación.

b) Requisitos y antecedentes.

i. Sea persona jurídica.

- ❖ Copia completa y autorizada de la escritura de constitución de la persona jurídica.
- ❖ Certificado de vigencia de la persona jurídica, emitido por el Conservador de Bienes Raíces y Comercio respectivo.
- ❖ Personería del Gerente General o Representante Legal: para actuar en juicio activa y pasivamente y, además, para obligar y representar a la empresa en sus gestiones ante el Servicio de Aduanas.
- ❖ Fotocopia de la Patente Municipal vigente, legalizada ante Notario.
- ❖ Acreditación de la(s) persona(s) autorizada(s) para suscribir presentaciones, aperturas de Conocimientos de Embarque, Guías Aéreas o documentos similares, efectuar tramitaciones ante la aduana, suscribir solicitudes de modificación o aclaración de esas presentaciones y documentos, mediante poder notarial otorgado por el representante legal en el que conste nombre, RUT y firma de los autorizados.
- ❖ En empresas recién constituidas, fotocopia de Solicitud de Iniciación de Actividades del Servicio de Impuestos Internos, legalizada ante Notario.
- ❖ Domicilio de oficina(s) de atención al público o su representación en Chile.

- ❖ Certificado de Antecedentes para Fines Especiales del representante o representantes legales, socios, directores y administradores, según corresponda. Tratándose de sociedades anónimas abiertas, no será necesario presentar certificado respecto de los accionistas.
- ii. Sea persona natural
- ❖ Domicilio de oficina(s) de atención al público de la agencia.
 - ❖ Certificado de antecedentes para fines especiales.
 - ❖ Fotocopia Patente Municipal al día, legalizada ante Notario.
 - ❖ En el caso de reciente inicio de actividades, fotocopia de la Solicitud Iniciación de Actividades ante el Servicio de Impuestos Internos, legalizada ante Notario.
 - ❖ Acreditación de persona(s) autorizada(s) para suscribir presentaciones, aperturas de Conocimientos de Embarque, Guías Aéreas o documentos similares, efectuar tramitaciones ante la aduana, suscribir solicitudes de modificación o aclaración de esas presentaciones y documentos, mediante poder notarial otorgado por el representante legal en el que conste nombre, RUT y firma de los autorizados.

iii. Antecedentes comunes

- ❖ Económicos: Certificado de la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras, última declaración de renta, estado de situación actual otorgado por una institución bancaria, último balance y certificado de obligaciones de carácter comercial. Para el caso de personas jurídicas, se deberán acompañar los antecedentes que corresponda según su antigüedad.
- ❖ Declaración simple de no encontrarse actualmente en situación de insolvencia y certificado de no figurar en el registro de quiebras emitido por la Superintendencia de Quiebras; respecto del solicitante y en el caso de personas jurídicas, además, de su representante o representantes legales, socios, directores y administradores. Tratándose de sociedades anónimas abiertas, no será necesario presentar certificado respecto de los accionistas.
- ❖ Señalar Aduana de jurisdicción según domicilio principal de la agencia.

- ❖ Autorización o contrato para actuar como representante en Chile de una empresa, filial o casa matriz extranjera, señalando todas las empresas a quienes se represente. La autorización o contrato deberá acreditarse mediante poder o contrato otorgado ante las autoridades correspondientes del país de origen, visado u otorgado en el Consulado Chileno del lugar de su otorgamiento y legalizado posteriormente en Chile por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

c) Garantías: Es necesaria una garantía frente al Servicio Nacional de Aduanas, la que consistirá en una Póliza de Seguro o Boleta Bancaria, ambas vigentes por un año, de tipo global y renovable anualmente por el mismo período, por el monto que determine la Dirección Nacional de Aduanas de acuerdo al patrimonio y movimiento que se estima efectuará el Agente Transitario. Esta garantía asegurará el pago de multas y de todo cargo que pudiere resultar en su contra, con motivo del ejercicio de su actividad ante la Aduana.

Sea la garantía a través de una Póliza de Seguro, deberá incluir expresamente la cláusula de poner término al contrato de seguro por falta de pago de las primas convenidas por el riesgo. Tal no será exigida en caso que se presente una Póliza de Seguros pagada total e íntegramente.

La garantía podrá ser modificada si se advierte un aumento importante en el número de operaciones efectuadas. En todo caso, el monto de la caución citada no podrá ser inferior a 20 unidad tributaria anual (UTA) para los Transitarios o freight forwarder, ni superior a 90 UTA, considerando para ello, el patrimonio de la empresa y la cantidad prevista de operaciones que realizará.

Dicha garantía, quedará depositada en la Subdirección Administrativa de la Dirección Nacional de Aduanas para su custodia.

Dictada la Resolución de Autorización y Registro, el Transitario quedará habilitado para iniciar operaciones. Para tal efecto, el Departamento de Fiscalización de Agentes Especiales de la Subdirección de Fiscalización incorporará la información en el registro, y en la página web del Servicio.

5) ESTRUCTURA DE UN FREIGHT FORWARDER



6) ANÁLISIS DE UNA IMPORTACIÓN

Una importación es la introducción de mercancía extranjera para su uso o consumo en el país. Se puede importar cualquier mercancía, excepto aquellas que se encuentren expresamente prohibidas por la legislación, entre las que se encuentran: vehículos y motocicletas usadas, neumáticos usados y recauchados, pornografía, desechos de material tóxico, asbesto en cualquier de sus formas, entre otros.

Puede importar cualquier persona natural o jurídica que tenga Rut e iniciación de actividades ante el servicio de Impuestos Internos.

Existen mercancías que de acuerdo a la legislación vigente en Chile, deben ser sometidos a control previo a su importación, por diferentes organismos fiscalizadores del Estado. Se destacan las siguientes:

MERCANCIA	ORGANISMO
Armas de fuego, municiones, explosivos y sustancias químicas, inflamables y asfixiantes.	Dirección General de Movilización Nacional.

Material escrito o audiovisual relativo a las artes marciales destinado a la enseñanza, sin limitación alguna, cualquiera que sea la persona, establecimiento o entidad que efectúe la operación.	Dirección General de Movilización Nacional.
Alcoholes, bebidas alcohólicas y vinagres	Servicio Agrícola y Ganadero.
Productos Vegetales y mercancías que tengan el carácter de peligrosas para los vegetales.	Servicio Agrícola y Ganadero
Animales, productos, subproductos y despojos de origen animal o vegetal.	Servicio Agrícola y Ganadero
Fertilizantes y pesticidas	Servicio Agrícola y Ganadero.
Productos o Subproductos alimenticios de origen animal o vegetal.	Servicio Agrícola y Ganadero.
Productos Alimenticios de cualquier tipo	Servicio de Salud
Productos farmacéuticos o alimenticios de uso médico y/o cosmético.	Servicio de Salud.
Estupefacientes y sustancias psicotrópicas que causen dependencia.	Servicio de Salud.
Sustancias tóxicas o peligrosas para la salud.	Control Alimentos

Elementos o materiales fértiles, fisionables o radioactivos, sustancias radioactivas, equipos o instrumentos que generan radiaciones ionizantes.	Comisión Chilena de Energía Nuclear.
Productos Pesqueros	Subsecretaria de Pesca
Equipos de Radiocomunicaciones. Requieren autorización previa de uso de banda de trasmisión.	Subsecretaria de Telecomunicaciones.
Restos Humanos o cenizas de incineración de los mismo	Ministerio de Salud, Hospital San Juan de Dios.
Desperdicios y desechos de pilas, baterías y acumuladores; desechos de cinc, de plomo, de antimonio, berilio, cadmio, cromo, disolventes orgánicos.	Ministerio de Salud.
Especies de fauna y flora silvestres protegidas por el Convenio CITES	Autoridad definida de acuerdo al artículo IX de la convenio (www.cites.org)

Proporcionado por www.aduana.cl

Es importante mencionar que para efectuar una importación, algunos rubros tienen representantes o distribuidores exclusivos en Chile, por lo que el proceso de importación se inicia de esa manera, de no ser esta condición el contacto se inicia con el importador hacia al proveedor en el extranjero, con el fin de solicitar cotización, que contenga las condiciones de la venta.

Se debe considerar que las condiciones de ventas tienen relación con los precios, mecanismo y plazos de pago, condiciones de entrega de las mercancías, lugar de entrega en relación al precio pactado y todas las condiciones necesarias que aseguren al importador que recibirá las mercancías compradas, como también las del exportador que asegure que recibirá el pago de las mercancías vendidas.

A continuación se presentarán dos importaciones.

En primer lugar una importación de accesorio automotriz, con tipo de envío Marítimo. Se utilizará como ejemplo empresa EMASA Equipos y Maquinarias, que actúa como representante exclusivo de la marca ROBERT BOSCH proveniente de Alemania.

Como segundo ejemplo se explicará una importación de productos farmacéuticos, con tipo de envío Aéreo. Se utilizará como ejemplo empresa ANGELINI que enviará mercadería a empresa LABORATORIOS CHILE provenientes de Italia.

En ambos casos se entregará ficha técnica de países exportadores con el fin de contextualizarnos con el tema.

7) *IMPORTACIÓN DE UNA CARGA MARÍTIMA*

Accesorios automotrices de origen Alemania. Tipo de envío: marítimo.

País	ALEMANIA
Capital	BERLIN
Idioma	ALEMAN
Gobierno	FEDERAL PARLAMENTARIA
Presidente	Christian WULFF
Primer ministro / Canciller federal	Canciller federal Angela MERKEL
Superficie	357.022 km ²
Costa marítima	2.389 km
Población	81.471.834 (Julio 2011 est.)
Tasa de alfabetización	99%
PIB	US\$2.96 billones (2010 est.)
Moneda	EURO
Miembro de:	Unión Europea, ONU, OTAN, CBSS, OSCE, OCDE, G-8, COE
Tratados con Chile	Acuerdo de Asociación Chile - Unión Europea, rige desde el 01 de Febrero de 2003
Exportaciones	\$1.337 billones (2010 est.)
Exportaciones - destino (2009)	Francia 10,2% EE.UU. 6,7% Holanda 6,7%
Importaciones	\$1.12 billones (2010 est.)
Importaciones - procedencia (2009)	Holanda 8,5% China 8,2% France 8,2%
Puertos	Bremen, Bremerhaven, Duisburg, Hamburg, Karlsruhe, Lubeck, Neuss-Dusseldorf, Rostock, Wilhemshaven
Aeropuertos	Aeropuerto de Francfort del Meno (3° más grande del mundo en pasajeros) Aeropuerto Internacional de Düsseldorf Aeropuerto de Berlín-Schönefeld Aeropuerto de Múnich

Vías férreas	36.000 kms.
Datos extras	A visión internacional, se observa como el país más confiable Se dice que es una influencia positiva en el mundo

Fuente: Elaboración propia

Proceso de Importación Carga Marítima

- 1° Emitir orden de compra – cliente (Importador) / proveedor (Exportador)
 - 1.1 Negociar incoterm. En este caso se utiliza Franco a Bordo (FOB) el cual se entiende que el exportador es responsable de colocar la mercadería a bordo de una nave en el puerto indicado en el contrato de venta.

- 2° Confirmación de stock del proveedor (exportador).
 - 2.1. Envío de la Pro forma (invoice) para aproximar monto total de mercadería.
Dato: Cuando los proveedores son representantes, generalmente no se utiliza este paso y directamente se envía la factura comercial, como es el caso de nuestro proveedor a utilizar en Alemania Robert Bosch

3° Producción del pedido

3.1. Se ha estipulado pago de Cobranza Bancaria directa. El Pago se efectúa 30 días contra embarque. Cliente entrega orden de remesa a Banco emisor, quien luego de efectuar cambio de divisas, realiza pago en fecha estipulada por el cliente, hacia el Banco receptor (Banco exportador).

4° Envío de documentos desde origen (exportador) al cliente (importador).

Desde Alemania se envía: factura comercial (Ver imagen 1 y 2) la cual incluye Packing List (Ver imagen 3) y Certificado de origen (Ver imagen 4). Este documento es necesario para optar por la reducción arancelaria, ya que Chile tiene Tratado de Libre comercio con Unión Europea

ROBERT BOSCH GmbH
UST-IDNR: DE81128135

Factura

Robert Bosch GmbH, Postfach 41 09 60, D-76225 Karlsruhe

Nº documento: 2020183249
Fecha: 18.11.2011
Solicitante: 408002
Destinatario factura: 408400

EMASA
EQUIPOS Y MAQUINARIAS S.A.
AV IRARRAZAVAL, 259
832 SANTIAGO DE CHILE
CHILE

Contacto financiero: AA/FIN2
Contacto ventas: AA

Pos. No.	Material Idx Mat. pedido/sustit. Mat. del cliente/EAN	Descripción de Material Descripción cliente	Cantidad Peso	Precio por unidad Descuento	Valor en EUR
----------	---	---	------------------	--------------------------------	-----------------

Nº de transporte: 1180172514 Puesto expedición: 76227 Karlsruhe Clase de expedición: Sea

Nº albarán: 4003198 Fecha de entrega: 24.10.2011 pedido d. repos.AA

Su pedido: 11/1631 De: 08.07.2011 Nº Pedido: 16295123

00010	0.242.135.510.000	BUJIA DE ENCENDIDO	20 UN	3,50 *	70,00 ct
		Peso	0,720 kg		
		Unidad de transporte:400319801	20 UN		
	3165143546420				

HS CODE 85111000

Nº albarán: 4006690 Fecha de entrega: 25.10.2011 pedido d. repos.AA

Su pedido: 11/2234 De: 07.09.2011 Nº Pedido: 16435914

00010	0.242.235.749.000	BUJIA DE ENCENDIDO	130 UN	3,23 *	419,90 ct
		Peso	5,460 kg		
		Unidad de transporte:400669001	130 UN		
	3165143408861				

HS CODE 85111000

Nº albarán: 4009435 Fecha de entrega: 26.10.2011 pedido d. repos.AA

Su pedido: 11/2695 De: 26.10.2011 Nº Pedido: 16556902

00010	1.987.479.035.44N	LIQUIDO DE FRENOS	20 UN	43,00 *	860,00 x
		Peso	434,800 kg		
		Unidad de transporte:400943501	20 UN		
	4047024346215				

HS CODE 38190000

Nº albarán: 4010214 Fecha de entrega: 26.10.2011 pedido d. repos.AA

Su pedido: 11/2431 De: 28.09.2011 Nº Pedido: 16487691

Sitz: Stuttgart; Registergericht: Amtsgericht Stuttgart HRB 14000

Aufsichtsratsvorsitzender: Hermann Schull; Geschäftsführung: Franz Fehrenbach, Siegfried Dais, Bernd Bohr, Rudolf Colm, Wolfgang Malchow, Peter Marks, Stefan Asenkerschbaumer, Volkmarr Denner, Uwe Raschke, Peter Tyroller, Wolf-Henning Scheider

Página 1 de 27

IMAGEN 1: Factura Comercial Robert Bosch

Proporcionado por EMASA

ROBERT BOSCH GmbH
UST-IDNR: DE81128135

Factura

N° documento: 2020183249
Fecha: 18.11.2011
Solicitante: 408002
Destinatario factura: 408400

Pos. No.	Material ldx Mat. pedido/sustit. Mat. del cliente/EAN	Descripción de Material Descripción cliente	Cantidad Peso	Precio por unidad Descuento	Valor en EUR
Su pedido: 11/2431 De: 28.09.2011 N° Pedido: 16487691					
00020	0.242.236.561.7A0	BUJIA DE ENCENDIDO	80 UN	0,74 *	59,20 x
		Peso	3,560 kg		
		Unidad de transporte: 798101601	80 UN		
	4047024115538				
		HS CODE 8511000			
				Valor de Mercancia	81.121,43
				Costos de empaque	811,21
				Costos FOB	1.054,94
				Costos de seguro	16,60
				Total valor bruto	83.004,18
				IVA*	0,00
				Valor de factura	83.004,18

*Steuerfreie Ausfuhrlieferung

"Certificamos que todos los datos contenidos en esta factura son exactos y correctos y que la mercadería es de origen de acuerdo con la tabla del país de origen."

Robert Bosch GmbH
Automotive Aftermarket
Finance



Condiciones de pago:

Hasta el 16.02.2012 sin deducción

Entrega sólo con base en nuestros terminos de entrega.

Reducciones de pago sólo pueden ser hechas basadas en las condiciones y terminos ya negociados con ustedes.

Incoterms:

FOB Hamburg

Sitz: Stuttgart; Registergericht: Amtsgericht Stuttgart HRB 14000

Aufsichtsratsvorsitzender: Hermann Scholl; Geschäftsführung: Franz Fehrenbach, Siegfried Dois, Bernd Bohr, Rudolf Coles, Wolfgang Malchow, Peter Marks, Stefan Asenkerschbaumer, Volkmär Denner, Uwe Raschke, Peter Tyroller, Wolf-Henning Scheider

Página 16 de 27

IMAGEN 2: Factura Comercial Robert Bosch Proporcionado por EMASA

ROBERT BOSCH GmbH
UST-IDNR: DE811128135



Factura

N° documento: 2020199098
Fecha: 26.04.2012
Solicitante: 408002
Destinatario factura: 408400

RB 437838201	CAJA DE MADERA	1.020/740/830MM	Bruto	198,000	KG
	Alemania		Neto	155,000	KG
	Pos.No.	10			
RB 438272101	CAJA PLEGAD CARTON ONDUL	386/371/327MM	Bruto	13.600,00	EUR
	Alemania		Neto	7,680	KG
	Pos.No.	10		6,660	KG
3	PALETA			200,00	EUR
			Bruto	292,500	KG
			Neto	224,500	KG
4	CAJA PLEG CARTON MACIZO				
			Bruto	31,320	KG
			Neto	27,890	KG
37	CAJA DE CARTON				
			Bruto	5.472,000	KG
			Neto	4.667,010	KG
24	CAJA PLEGAD CARTON ONDUL				
			Bruto	202,260	KG
			Neto	174,922	KG
8	EURO-PALETA				
			Bruto	610,500	KG
			Neto	410,500	KG
3	CAJA DE MADERA				
			Bruto	1.573,000	KG
			Neto	1.187,000	KG

Sitz: Stuttgart, Registergericht: Amtsgericht Stuttgart, HRB 14000;
Aufsichtsratsvorsitzender: Hermann Scholl; Geschäftsführung: Franz Fehrenbach, Siegfried Dais;
Stefan Asenkerschaumer, Bernd Bohr, Rudolf Colm, Volkmar Denner, Christoph Kübel, Uwe Raschke,
Wolf-Henning Scheider, Werner Struth, Peter Tyroller

POS 158601.7

Página 56 de 57

ROBERT BOSCH GmbH
UST-IDNR: DE811128135

Factura

Nº documento: 2020187750
Fecha: 09.01.2012
Solicitante: 408002
Destinatario factura: 408400

El exportador de los productos incluidos en el presente documento (autorización aduanera nº DE/9550/EA/0123) declara que, salvo indicación en sentido contrario, estos productos gozan de un origen preferencial de Comunidad Europea.

Estos productos son de origen Comunidad Europea en cuanto a la derecha del importe de la posición sean señaladas con "CE".

Valida por razón.

IMAGEN 4: Certificado de Origen Robert Bosch

Proporcionado por EMASA

5° Coordinación de envío de la carga con embarcadores (de origen y destino). Como se ha decidido con anterioridad el modo FOB, el importador entrega información a exportador del Freight Forwarder a utilizar, y el productor se encarga del transporte hasta la nave, a través de:

- 5.1. El exportador debe comunicarse con su agente transitario en Alemania para coordinar envío de mercadería.
- 5.2. El embarcador (origen) con packing list y factura comercial recibida del proveedor procede a exportar mercadería a destino. Previa autorización del cliente en destino, momento en que el embarcador en origen realiza la reserva en naviera.

5.3. La contratación de espacio en naviera es “Full Container Load” (FCL). Lo cual se explica como un contenedor completo de 20’ en este caso.

Referente al tiempo de viaje se denomina como “*Estimated time of Arrival*” (ETA).

Desde Alemania la ETA marítima se asume entre 25 a 30 días después de partir la embarcación.

6° El Embarcador (en destino) debe realizar una Apertura de Manifiesto (Ver imagen 5 y 6), este documento se debe enviar cinco días hábiles antes de que arribe la carga y se debe enviar directamente a la Naviera. Posteriormente este documento es enviado a Servicio Nacional de Aduana para su revisión. Solo en el caso de errores se debe hacer una Aclaración al Manifiesto. (Errores en el peso, volumen, número de bultos, información del exportador o importador, etc). Se debe mencionar que al existir errores, la carga cae inmediatamente “*A piso*”, lo que indica que no podrá ser revisada hasta finalizar la entrega de la nave completamente, los costos asociados son elevados y se estiman de acuerdo a los valores estipulados a cada almacenista y dependen del tiempo en que demore la tramitación de la carga.



MARTES, 17 DE ENERO DE 2012

Vanguard Service Chile - Live
 Av. Providencia 1760 of. 502
 Providencia - Santiago
 Chile
 Telefono: 56 2 3875700
 Fax: 56 2 3875757

Sres. de

CSAV

Attn: Dpto APERTURA DE MANIFESTOS

Presente

M/NAVE:	MSC BREMEN			
VIAJE:	972			
ORIGEN:	HAMBURG	FECHA SALIDA:	27/12/2011	
TRANSBORDO:		FECHA TRANSBORDO:		
DESTINO:	SAN ANTONIO	FECHA LLEGADA:	28/01/2012	
MODALIDAD DE EMBARQUE:	FCL/FCL	CONTENEDOR	NUMERO	SELLO
MANIFESTAR EN:	SAAM EXTRAPORTUARIOS S.A	40HC	FSCU0309122	885631
B/L MADRE:	QOFAD8000			

De nuestra consideración:

Actuando en representación de los embarcadores VLS HAMBURG, solicitamos a Ud., incorporar al manifiesto de la nave citada en referencia, el manifiesto desglosado que se adjunta, con su respectivo Master B/L. Los otros originales se encuentran en poder adjunto:

Otorgamos mandato amplio a los consignatarios para retirar las respectivas cargas amparadas por los BL Hijos correspondientes.

Liberamos de toda responsabilidad a Uds., al capitán de la nave transportadora, a sus armadores, a la compañía naviera signataria del conocimiento de embarque Master y a los agentes de nave transportadora en los puertos de embarque y descarga por la entrega de la carga a los subconsignatarios que se detallan en el manifiesto de carga adjunto. Y por las circunstancias de que esta entrega se este efectuando contra documento emitido y firmado por nuestra(s) representada(s) y no contra conocimiento de embarque master firmado en el puerto de origen, cuyas cláusulas se mantendrán en todo caso vigentes en todas sus partes.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente

p. Vanguard Logistics Services Chile S.A.
 Dpto Operaciones

IMAGEN 5: Apertura de Manifiesto

Proporcionado por EMASA

		1. Clase y Nombre del Buque MSC BREMEN	2. Pag. No HAMBURG	3. Viaje No 972			
		5. Puerto de Carga/Puerto de Descarga HAMBURG/SAN ANTONIO	13. Destino Final SAN ANTONIO				
6. Embarcador (s)	7. Consignatario (b)	8. Conocimiento	9. Marcas y Numeros	10. No y Clase de Bultos y Descripción de las Mercaderías	11. Peso Bruto en Kilos	Volumen en M3	15. Observaciones
VANGUARD LOGISTICS SERVICES HAMBURG	VANGUARD LOGISTICS SERVICES CHILE S.A. A. PROVIDENCIA N° 179C OFICINA 1603 SANTIAGO DE CHILE	(M) 00FAD8000	FSCU0309122 SELLO: 885631 FCL/FCL	1X40 HC CONTENEDOR 31 BULTO(S) DICE CONTENER 1 LOT OF 31 PIECES USED SPARE PARTS FOR TRUCKS FCL/FCL	8940.00		
B/L MASTER SE DESGLOSA EN EL SIGUIENTE(S) B/L(S) HIJO / NIETOS							
ENTERPRISE TRUCKS	COMERCIAL LOS OIPRESSES	(M) 00FAD8000 (H) HAMS48811V	FSCU0309122 SELLO: 889931 FCL/FCL	1X40 HC CONTENEDOR 31 BULTO(S) DICE CONTENER 1 LOT OF 31 PIECES USED SPARE PARTS FOR TRUCKS FCL/FCL	8940.00		

IMAGEN 6: Apertura de Manifiesto

Proporcionado por EMASA

7° El cliente debe reunir los documentos necesarios ya gestionados:

- 7.1. *Factura comercial*: Que acredite la mercancía objeto de compraventa y sus valores
- 7.2. *Conocimiento de embarque (HBL)*: Que acredite el dominio de la mercancía por parte del consignatario. (Ver imagen 7)
- 7.3. *Certificado de origen*: En caso que la importación se acoja a alguna Preferencia arancelaria, en virtud de un acuerdo Comercial.
- 7.4. *Lista de Empaque*: Cuando proceda, correspondiendo siempre en caso de Mercancías acondicionadas en contenedores
- 7.5. *Certificado de Seguro*: Cuando el valor de la prima no se encuentre consignado en la factura comercial.

SENATOR INTERNATIONAL OCEAN LLC - BILL OF LADING

SHIPPER: (Printed or typed name and address - reference) ROBERT BOSCH GMBH AUTOMOTIVE AFTERMARKET LOGISTIC TRANSPORTS EUROPE 76225 KARLSRUHE GERMANY		BILL OF LADING NUMBER 1180172514	CARRIER BOOKING NO. BL NO. 685E11146203
CONSIGNEE: EMASA EQUIPOS Y MAQUINARIAS S.A. AV IRARRAZAVAL 250 832 SANTIAGO DE CHILE CHILE		POLICE/DEPT. OF STATE (Name and address - reference) SENATOR INTERNATIONAL SPEdition GMBH 22335 HAMBURG	
SHIPPER PARTY: EMASA EQUIPOS Y MAQUINARIAS S.A. AV IRARRAZAVAL 250 832 SANTIAGO DE CHILE CHILE		ADDRESSEE: RESPONSIBLE PARTY (Name and address - reference) SENATOR INTERNATIONAL CHILE LTDA. MAGDALENA 140 OF. 502 LAS CONDES SANTIAGO CHILE TEL.: 56-2 -364 4000 FAX : 56-2 364 4000	
PORT OF ORIGIN: VALPARAISO	PLACE OF RECEIPT (BY THE CARRIER) KARLSRUHE	PORT OF DESTINATION: HAMBURG	
VESSEL AND VOYAGE NO. 1140S CAP RICARDA	TYPE OF VESSEL: FCL/FCL		CO-SHIPPER (Name only) <input type="checkbox"/> YES <input type="checkbox"/> NO
WEIGHT AND NUMBER OF PACKAGES: 1 20'CONT 34 PACKAGES	DESCRIPTION OF CARGO (SEE IN SENATOR'S DESK) S.T.C. SPARE PARTS AS PER INVOICE: 2020183249		GROSS WEIGHT (GROSS) 4,863,860
TOTAL: 1 CONTAINER			MEASUREMENT 23,025 CBM
			
SHIPPED ON BOARD FREIGHT COLLECT SHIPPERS LOAD STOWED SEALED AND COUNTED			
CARRIER: SENATOR INTERNATIONAL OCEAN LLC.		NUMBER OF ORIGINALS: 3/THREE	
NOTE: THIS B/L COPY IS NOT VALID FOR CREDIT, INSTEAD OF ANY OTHER, RECEIPT OR RECEIPT, WHICH WOULD BE INVALID UNDER THE UNITED STATES SHIPPING ACT, 1924 AS AMENDED.			
DECLARED VALUE: <input type="checkbox"/> NONE <input type="checkbox"/> STATE (PLEASE PRINT) <input type="checkbox"/> CARRIER'S RATE <input type="checkbox"/> NET WEIGHT <input type="checkbox"/> GROSS WEIGHT <input type="checkbox"/> MEASUREMENT			
FREIGHT RATE, CHARGES, WEIGHTS AND DIMENSIONS (SEE SENATOR'S DESK)	RECEIVED BY THE CARRIER FOR SHIPMENT BY OCEAN VESSEL (Between date of loading and date of arrival), and for transportation or transportation of goods in cargo from place of receipt of goods to place of delivery, where date of arrival of goods is indicated. The goods are received in the above mentioned condition, subject to the terms and conditions of the bill of lading, which are applicable, subject to the terms, conditions, exceptions, limitations, and liabilities set out in the reverse side hereof, to which the Shipper and/or Consignee agree by accepting this Bill of Lading.		
SIGNED BY CARRIER	NAME	POSITION	DATED AT: HAMBURG, 27.11.2011 SENATOR INTERNATIONAL SPEdition GMBH HAMBURG
SIGNED BY SHIPPER	NAME	POSITION	AS AUTHORIZED BY THE CARRIER SENATOR INTERNATIONAL OCEAN LLC 27 NOVEMBER 2011
SIGNED BY RECEIVING PARTY	NAME	POSITION	DAY MONTH YEAR COPY

Imagen 7: Conocimiento de Embarque

Robert Bosch

Proporcionado por EMASA

- 8° El cliente debe enviar despacho completo de documentos mencionados en el punto 7, al menos 48 horas antes del arribo de la carga al Agente de Aduanas (AGA).
- 9° Embarcador (de origen) o proveedor hacen entrega del B/L al embarcador (de destino), o al cliente directamente, para luego proceder con la corrección, posterior endoso por parte del cliente y finalmente el canje a través del embarcador.
- 10° El AGA debe hacer :
- 10.1 Valoración aduanera
 - 10.2 Clasificación arancelaria
 - 10.3 Descripción de las mercancías e inscripción de los productos en las bases de datos de la aduana.
 - 10.4 Se gestiona la declaración de destinación aduanera de ingreso (DIN).
(Ver imagen 8)
 - 10.5 Pago de Tributos por Importación (ejemplo en página 71)

GOBIERNO DE CHILE SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS		FORMA	07	NUMERO DE IDENTIFICACION	
DECLARACION DE INGRESO				15	FECHA DE VENCIMIENTO
Aduanas		25	Computador	26	Año de Expedición
IDENTIFICACION					
Categoría de importador			Dirección		Régimen
Cod. RUT	Representación Legal		RUT		
Importante		Dirección		País	Cod.
ORIGEN, TRANSPORTE Y ALMACENAJE			REGIMEN SUSPENSIVO		
País Origen		País Adquisición	País Transporte	Dirección Almacenamiento	
Fecha Embarque	País Origen	Form. Cargo	Ad. Control. Plane	Formal	Moja Rapido
Cod. Transporte	Cod. País	RUT	Número	Fecha	Adquis. Etapa Aduana
Planchazo			Fecha		
Uso Transporte			Fecha		
Emisor Documento Transporte			RUT		
Aduanas			Fecha de Recepción		Fecha de Retiro
Región Reembolso			Región		Forma Pago
Región Reembolso			Región		Forma Pago
ANTECEDENTES FINANCIEROS					
Región Reembolso			Región		Forma Pago
DESCRIPCION DE MERCANCIAS					
ITEM	Descripción		Cod. Aduana	Valor CIF Item	
Arbitrio 1	Arbitrio 2		Ad Valorem	Cot.	
Arbitrio 3	Arbitrio 4		Otro 1	Cot.	
Arbitrio 5	Arbitrio 6		Otro 2	Cot.	
Aguas	Cantidad Mercancías	Unidad Medidas	País FOB Unitario	Otro 3	Cot.
Código Arancelario del Sultado	Arancel Cuantitativo	Observaciones	Otro 4	Cot.	
Observaciones			Observaciones		
CUENTAS Y VALORES					
Tipo Efecto		Cod.	Carácter	Tipo Efecto	Cod.
Total Ingresos		Total Ingresos		Total Ingresos	
Total Pagos		Total Pagos		Total Pagos	
Total Ingresos		Total Ingresos		Total Ingresos	
IDENTIFICACION DE BULTOS					
OBSERVACIONES BANCO CENTRAL - S.N.A.					
(-)					
178					
AUTORIZA RETIRO MERCANCIAS			OPERACIONES CON PAGO DIFERIDO		TOTAL CREDITO US\$
Fecha Autorización			Valor US\$		191
Tipo de Operación			501		TOTAL CREDITO
Número Inicializador			502		699
N° Retiro			503		CUOTA CONTADO
Observaciones			504		199
			505		61
			506		91
			507		61
			508		91
			509		91
			510		91
			511		91
			512		91
			513		91
			514		91
			515		91
			516		91
			517		91
			518		91
			519		91
			520		91
			521		91
			522		91
			523		91
			524		91
			525		91
			526		91
			527		91
			528		91
			529		91
			530		91
			531		91
			532		91
			533		91
			534		91
			535		91
			536		91
			537		91
			538		91
			539		91
			540		91
			541		91
			542		91
			543		91
			544		91
			545		91
			546		91
			547		91
			548		91
			549		91
			550		91
			551		91
			552		91
			553		91
			554		91
			555		91
			556		91
			557		91
			558		91
			559		91
			560		91
			561		91
			562		91
			563		91
			564		91
			565		91
			566		91
			567		91
			568		91
			569		91
			570		91
			571		91
			572		91
			573		91
			574		91
			575		91
			576		91
			577		91
			578		91
			579		91
			580		91
			581		91
			582		91
			583		91
			584		91
			585		91
			586		91
			587		91
			588		91
			589		91
			590		91
			591		91
			592		91
			593		91
			594		91
			595		91
			596		91
			597		91
			598		91
			599		91
			600		91
			601		91
			602		91
			603		91
			604		91
			605		91
			606		91
			607		91
			608		91
			609		91
			610		91
			611		91
			612		91
			613		91
			614		91
			615		91
			616		91
			617		91
			618		91
			619		91
			620		91
			621		91
			622		91
			623		91
			624		91
			625		91
			626		91
			627		91
			628		91
			629		91
			630		91
			631		91
			632		91
			633		91
			634		91
			635		91
			636		91
			637		91
			638		91
			639		91
			640		91
			641		91
			642		91
			643		91
			644		91
			645		91
			646		91
			647		91
			648		91
			649		91
			650		91
			651		91
			652		91
			653		91
			654		91
			655		91
			656		91
			657		91
			658		91
			659		91
			660		91
			661		91
			662		91
			663		91
			664		91
			665		91
			666		91
			667		91
			668		91
			669		91
			670		91
			671		91
			672		91
			673		91
			674		91
			675		91
			676		91
			677		91
			678		91
			679		91
			680		91
			681		91
			682		91
			683		91
			684		91
			685		91
			686		91
			687		91
			688		91
			689		91
			690		91
			691		91
			692		91
			693		91
			694		91
			695		91
			696		91
			697		91
			698		91
			699		91
			700		91
			701		91
			702		91
			703		91
			704		91
			705		91
			706		91
			707		91
			708		91
			709		91
			710		91
			711		91
			712		91
			713		91
			714		91
			715		91
			716		91
			717		91
			718		91
			719		91
			720		91
			721		91
			722		91
			723		91
			724		91
			725		91
			726		91
			727		91
			728		91
			729		91
			730		91
			731		91
			732		91
			733		91
			734		91
			735		91
			736		91
			737		91
			738		91
			739		91
			740		91
			741		91
			742		91
			743		91
			744		91
			745		91
			746		91
			747		91
			748		91
			749		91
			750		91
			751		91
			752		91
			753		91
			754		91
			755		91
			756		91
			757		91
			758		91
			759		91
			760		91
			761		91
			762		91
			763		91
			764		91
			765		91
			766		91
			767		91
			768		91
			769		91
			770		91
			771		91
			772		91
			773		91
			774		91
			775		91
			776		91
			777		91
			778		91
			779		91
			780		91
			781		91
			782		91
			783		91
			784		91
			785		91
			786		91
			787		91
			788		91
			789		91
			790		91
			791		91
			792		91
			793		91
			794		91
			795		91
			796		91
			797		91
			798		91
			799		91
			800		91
			801		91
			802		91
			803		91
			804		91
			805		91
			806</		

- 11° La naviera entrega fecha y horario de desconsolidación.
- 12° Debido a que es un contenedor completo, el embarcador debe enviar estas fechas de desconsolidación a cliente y/o Agente de Aduana.
- Posteriormente se desconsolida la carga
- 13° El AGA coordina transporte terrestre para destinar la carga a la bodega del cliente.

8) *IMPORTACIÓN DE UNA CARGA AÉREA*

Productos farmacéuticos con país de origen Italia. Tipo de envío: aéreo.

País	ITALIA
Capital	ROMA
Idioma	ITALIANO
Gobierno	REPUBLICANO PARLAMENTISTA
Presidente	GIORGIO NAPOLITANO
Primer ministro / Canciller federal	MARIO MONTI
Superficie	301.263 km ²
Costa marítima	7.600 Km
Población	61.016.804 (2011. est)
Tasa de alfabetización	98,4%
PIB	US\$2.05 billones (2010 est.)
Moneda	EURO
Miembro de:	Unión Europea, ONU, OTAN, OMC, OCDE, G-8
Tratados con Chile	Acuerdo de Asociación Chile - Unión Europea, rige desde el 01 de Febrero de 2003
Exportaciones	\$458,4 miles de millones (2010 est)
Exportaciones - destino (2009)	Alemania 12,6% Francia 11,57% EEUU 5,92%
Importaciones	\$459,7 miles de millones (2010 est)
Importaciones - procedencia (2009)	Alemania 16,68% Francia 8,82% China 6,53%
Puertos	Augusta, Cagliari, Genoa, Livorno, Santa Panagia Taranto, Trieste, Venice.

Aeropuertos	Italia Posee 29 Aeropuertos Entre lo mas importantes se encuentran: Aeropuerto de Roma Aeropuerto de Milan
Vías férreas	16.000 Km
Datos extra	Según ProChile, Italia se revela como un interesante mercado de nicho para los productos chilenos de los mas diversos sectores de alimentos, servicios y elementos industriales.

Proceso de Importación Carga Aérea

- 1° Emitir orden de compra – cliente (Importador) / proveedor (Exportador)
 - 1.1 Negociar incoterm. En este caso se utiliza Ex fabrica (EXW) el cual se entiende que el exportador es responsable de mercadería solo hasta las bodegas de su empresa.

- 2° Confirmación de stock del proveedor (exportador).
 - 2.1 Envío de la Pro forma (invoice) para aproximar monto total de mercadería.

- 3° Producción del pedido
 - 3.1 Se ha estipulado pago de Cobranza Bancaria directa. El Pago se efectúa 180 días contra embarque. Cliente entrega orden de remesa a Banco emisor, quien luego de efectuar cambio de divisas, realiza pago en fecha estipulada por el cliente, hacia el Banco receptor (Banco exportador).

4° Envío de documentos desde origen (exportador) al cliente (importador).

Desde Italia se envía: Factura Comercial (Ver imagen 9) y EUR 1 (Ver imagen 10). Este documento es necesario para optar por la reducción arancelaria, ya que Chile tiene Tratado de Libre comercio con Unión Europea

 ANGELINI <small>Società a socio unico e sotto la direzione e coordinamento di Finis S.p.A.</small>		A.C.R.A.F. S.p.A. <small>Sede Legale: Viale Amelia, 70 00181 Roma - Italy Tel +39 06 78053.1 Cap. Soc. € 18.594.000,00 i.v. R.E.A. di Roma 462482 Partita IVA n. 01269610003 Cod. Fisc. e num. Iscrizione Reg. Impr. di Roma 03907010988</small> <small>Sede Amministrativa: Via Vecchie del Finocchio, 22 50131 Arezzo - Italy Tel +39 071 839.1 Fax +39 071 2899070 R.E.A. di Arezzo 87061</small>		FATTURA / INVOICE N°/No.: 1121100110 Data/Date: 03.04.2012		Cliente / Customer: 2364 LABORATORIO CHILE S.A. AVENIDA MARATON 1315 SANTIAGO DE CHILE CHILE			
		VS. ORDINE DATA / YOUR ORDER DATE 126867 20.10.2011		RIFERIMENTO 10039757 03.04.2012		Destinatario merci / Consignee: 2364 LABORATORIO CHILE S.A. AVENIDA MARATON 1315 SANTIAGO DE CHILE CHILE			
VALUTA EUR		RESA / TERMS OF DELIVERY EXW Ex Works		MEZZO DI SPEDIZIONE / SHIPMENT BY AIR		DEPOSITO / WAREHOUSE Ancoris			
PAGAMENTO / PAYMENT Direct remittance 180 days		NS. APOGGIO BANCARIO / PAY TO BNL BNP PARIBAS SWIFT BNLITRR IBAN IT14X0100502600000000006592							
REFERENZA / REFERENCE	MATERIALE / MATERIAL	DESCRIZIONE MATERIALE / MATERIAL DESCRIPTION	UM	Q.TA / Q.TY	PREZZO / PRICE	SCONTI / DISCOUNT	IMPORTO / AMOUNT	IVA %	
	129407	SHIPMENT BY AIR L'ESPORTATORE DELLE MERCI CONTEMPLATE NEL PRESENTE DOCUMENTO DICHIARA CHE, SALVO INDICAZIONE CONTRARIA, LE MERCI SONO DI ORIGINE PREFERENZIALE. EL EXPORTADOR DE LOS PRODUCTOS A LOS QUE SE REFERE EL PRESENTE DOCUMENTO DECLARE QUE, SALVO INDICACION EN SENTIDO CONTRARIO, ESTOS PRODUCTOS GOZAN DE UN ORIGEN PREFERENCIAL. BRUSSELS CUSTOMS TARIFF. **** Marking LAB. CHILE - CHILE OUR REF. 1201655418 YOUR REF. 126867 TRITICO AC 150MGX20CPR CHILE Lotto / Lot 000020848 COUNTRY OF ORIGIN: Italy Custom tariff: 30049000 Non imponibile art.8 D.P.R. 633 del 26/10/72 e successive modifiche	PZ	9.930	1,50		14.895,00		
 ANGELINI Paq. 1 / 1		INTERNATIONAL CUSTOMER SERVICE Phone: +39 06 91045.384 - 445 Fax: +39 06 91045.399 e-mail: international@angelini.it Mon - Fri: 9.30 - 16.00		TOT. COLLI / CASES 2 PESO LORDO / GROSS WGT. 194,74 KG PESO NETTO / NET WGT. 178,74 KG FIRMA / SIGNATURE		PER EVENTUALI CONTROVERSIE IL FORO COMPETENTE E' QUELLO DI ANCONA. IMPONIBILE 14.895,00 COD. IVA Non imp.art.8 DPR 633/72		TOTALE NETTO 14.895,00 TOTALE IVA TOT. FATTURA / INVOICE EUR 14.895,00	

IMAGEN 9: Factura Comercial ANGELINI

Proporcionado por Kuehne+Nagel

CERTIFICATO DI CIRCOLAZIONE DELLE MERCI

<p>1. Esportatore (nome, indirizzo completo, paese)</p> <p>A.C.R.A.F. SPA VIALE AMELIA 70 00181 ROMA IT</p>		<p align="center">EUR. 1 TO N. E 850571</p> <p><small>Plano di consegna e formulario consultare le note al retro</small></p>	
<p>3. Destinatario (nome, indirizzo completo, paese) (indicazione facoltativa)</p> <p>LABORATORIO CHILE AVENIDA MARATON 1915 * SANTIAGO DE CHILE CL</p>		<p>2. Domanda per ottenere un certificato da utilizzare negli scambi preferenziali tra:</p> <p align="center">U.E. - ITALIA</p> <p align="center">CILE</p> <p><small>(indicare il paese, gruppo di paesi o territori di cui il paese)</small></p>	
		<p>4. Paese, gruppo di paesi o territorio di cui i prodotti sono considerati originari</p> <p>UE</p>	<p>5. Paese, gruppo di paesi o territorio di destinazione</p> <p>CILE</p>
<p>6. Informazioni riguardanti il trasporto (indicazione facoltativa)</p>		<p>7. Osservazioni</p>	
<p>8. N. d'ordine, marche, numeri, natura e natura del colli (1), designazione delle merci</p> <p>2 PALETTE MEDICAMENTI CON VITAMINE (30049000)</p>		<p>9. Massa lorda (Kg.) o altra misura (l.m., ecc.)</p> <p>134,74</p>	<p>10. Fattura (missione doganale)</p> <p>1121100110 03-04-12</p>
<p>11. VISTO DELLA DOGANA</p> <p>Dichiarazione certificata conforme Documento d'Esportazione (2) modello 040412 n. 135035 del CIVITANOVA M. Ufficio doganale Paese di partenza in cui il certificato è rilasciato: CIVITANOVA M. 04/04/12 A. <i>Fabio</i> <i>Fabio</i> (firma) 03 II - PT</p> 		<p>12. DICHIARAZIONE DELL'ESPORTATORE</p> <p>Io sottoscritto dichiaro che le merci di cui sopra soddisfano alle condizioni richieste per ottenere il presente certificato.</p> <p>Fatto a CIVITANOVA M. 040412 add. <i>Fabio</i> <i>Fabio</i> P.C. A.C.R.A.F. SPA VIALE AMELIA 70 00181 ROMA IT (firma)</p>	

AGENZIA DELLE DOGANE DIREZIONE INTERREGIONALE PER IL PIEMONTE E LA VALLE D'AOSTA PROT. (6) - 2004000000000011
 (*) Per le merci non tassabili, indicare il numero degli oggetti o indicare la loro quantità.

IMAGEN 10: Certificado EUR 1

Proporcionado por Kuehne + Nagel

5° Coordinación de envío de la carga con embarcadores (de origen y destino). Como se ha decidido con anterioridad el modo a utilizar es EXW, el importador debe comunicarse con su Customer Service para coordinar retiro de mercadería en bodegas de exportador.

5.1. Customer Service en destino se comunica con su agente en Italia, para que el coordine el retiro de mercadería en bodegas del exportador.

5.2. Embarcador (origen) con factura comercial recibida del proveedor procede a exportar mercadería a destino. Previa autorización del cliente, momento en que el embarcador en origen realiza la reserva en línea aérea

5.2.1 Las líneas aéreas por lo general en Europa tienen 3 itinerarios de vuelo (días lunes, miércoles y viernes)

Desde Italia el tiempo de transito directo es 1 día, si la línea aérea realizara escala, el tiempo de transito sería de 2 días.

6° El cliente debe reunir los documentos necesarios ya gestionados:

6.1 *Factura comercial*: acredite la mercancía objeto de compraventa y su valor

6.2 *Guía aérea (HAWB)*: acredita el dominio de la mercancía por parte del consignatario. (Ver imagen 11)

6.3 *Certificado de origen*: En caso que la importación se acoja a alguna Preferencia arancelaria, en virtud de un acuerdo Comercial.

6.4 *Certificado de Seguro*: Cuando el valor de la prima no se encuentre Consignado en la factura comercial.

075 FCO 8887 3562		Shipper's Account Number		Not Negotiable		HAWB . . . : AOI27129894																																														
Shipper's Name and Address ACRAF SPA VIA VECCHIA DEL PINOCCHIO,22 60131 ANCONA		Shipper's Account Number		Air Waybill Issued by KUEHNE + NAGEL SRL CON UNICO SOCIO VIA SANDRO TOTTI, 12/D 60131 ANCONA ITALY		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity																																														
Consignee's Name and Address LABORATORIO CHILE S.A. AV. MARATON 1315 NUNOA SANTIAGO CHILE		Consignee's Account Number		Accounting Information		Reference Number 01258691003 X																																														
Issuing Carrier's Agent Name and City KUEHNE + NAGEL SRL CON UNICO SOCIO VIA SANDRO TOTTI, 12/D 60131 ANCONA ITALY		Agent's IATA Code 38-4-7049 / 0026		Account No.		Reference Number SHPRS REF :1121100110																																														
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing ROME FIUMICINO		Requested Routing		Optional Shipping Information		Declared Value for Carriage NVD																																														
To	By First Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Declared Value for Customs NCV																																													
MAD	IB9620/06		SCL	IB																																																
Airport of Destination SANTIAGO		Requested Flight/Date IB6831/10		Amount of Insurance XXX		INSURANCE - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"																																														
Handling Information DOX ATTACHED / ORIGINAL EUR1 ATTACHED ***PLEASE KEEP AT +8° / +25° CELSIUS ***																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>No of Pieces RCP</th> <th>Gross Weight kg</th> <th>Rate Class</th> <th>Commodity Item No.</th> <th>Chargeable Weight</th> <th>Rate</th> <th>Charge</th> <th>Total</th> <th>Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions of Volume)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>194.7</td> <td>K-Q</td> <td></td> <td>288.0</td> <td>2.55</td> <td></td> <td>734.40</td> <td>PHARMACEUTICALS NOT RESTRICTED</td> </tr> <tr> <td colspan="8"> GOODS HEREIN ACCEPTED FOR CARRIAGE ARE SUBJECT TO OUR GENERAL CONDITIONS OF CONTRACT. A COPY MAY BE RETRIEVED FROM HTTP://WWW.KN-PORTAL.COM/AIRFREIGHT/SECURITY_GENERAL_CONDITION OR YOUR NEAREST KUEHNE + NAGEL LOCATION. </td> <td>2 SLAC TOTAL</td> </tr> <tr> <td colspan="8">DIM: 120X80X120 1 120X80X60 1</td> <td>VOL: 1.728 CBM.</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>194.7</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>734.40</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>								No of Pieces RCP	Gross Weight kg	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions of Volume)	2	194.7	K-Q		288.0	2.55		734.40	PHARMACEUTICALS NOT RESTRICTED	GOODS HEREIN ACCEPTED FOR CARRIAGE ARE SUBJECT TO OUR GENERAL CONDITIONS OF CONTRACT. A COPY MAY BE RETRIEVED FROM HTTP://WWW.KN-PORTAL.COM/AIRFREIGHT/SECURITY_GENERAL_CONDITION OR YOUR NEAREST KUEHNE + NAGEL LOCATION.								2 SLAC TOTAL	DIM: 120X80X120 1 120X80X60 1								VOL: 1.728 CBM.	2	194.7						734.40	
No of Pieces RCP	Gross Weight kg	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions of Volume)																																												
2	194.7	K-Q		288.0	2.55		734.40	PHARMACEUTICALS NOT RESTRICTED																																												
GOODS HEREIN ACCEPTED FOR CARRIAGE ARE SUBJECT TO OUR GENERAL CONDITIONS OF CONTRACT. A COPY MAY BE RETRIEVED FROM HTTP://WWW.KN-PORTAL.COM/AIRFREIGHT/SECURITY_GENERAL_CONDITION OR YOUR NEAREST KUEHNE + NAGEL LOCATION.								2 SLAC TOTAL																																												
DIM: 120X80X120 1 120X80X60 1								VOL: 1.728 CBM.																																												
2	194.7						734.40																																													
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges																																														
				734.40		PUA 800.00 TXC 11.52 CHA 70.00																																														
Valuation Charge						SUA 30.00 MYC 194.74 SCC 29.21																																														
Tax						MCC 7.60 1550-1781-204.011																																														
Total Other Charges Due Agent				900.00		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.																																														
Total Other Charges Due Carrier				243.07		KUEHNE + NAGEL SRL CON UNICO LUCA LUCESOLI Signature of Shipper or his Agent																																														
Total Prepaid		Total Collect		1877.47																																																
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		04/APR/2012 ANCONA		KUEHNE + NAGEL SRL CON UNICO																																														
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		Executed on (date) at (place) Signature of Issuing Carrier or his Agent																																														
						AOI27129894																																														

MAPEMLIT 00007223482012-04-04-16 48:57:747000CFSTSAWB

IMAGEN 11: Guía Aérea (HAWB)

Proporcionado por Kuehne+Nagel

- 7° El cliente debe enviar despacho completo de documentos mencionados en el punto 6, al Agente de Aduanas (AGA).
- 8° Línea Aérea entrega papeleta de mercadería (Ver Imagen 12) a embarcador, quien hace entrega de este documento junto con guía aérea a Agente de aduana. Considerar que papeleta de mercadería es la carga manifestada por línea aérea, debe coincidir peso y bultos para que Agente de aduana pueda hacer retiro de mercadería, de lo contrario si carga ha sido enviada parcializada a lo descrito en factura, se debe esperar a que carga faltante llegue completa en próximo vuelo para efectuar el retiro de toda la mercadería.

				Folio	: 100115760	
Cia Aeronavegación	: IBERIA LINEAS AEREAS DE	Vuelo	: IB 6831	11Apr12	Página	: /1
Tipo Documento	: MANIFIESTO	Numero	: 340507	Fecha Manifiesto	: 11Apr12	
Bodega	: FASTAIR	Fecha Papeleta	: 11Apr12			

Número Guía	Pto. Ori.	Documentados		Verificados		Clase Bulto	Estado del Bulto	Ubicación		
		Bultos	Peso	Bultos	Peso			Cant	Bod	Ubi
075	88873562	KUEHNE NAGEL								
27129894	FCO	1	100.0	1	142.0	1 P/PLAST	RE-PESADO	1	FRIO	FAST 18 - 2
Total Bultos Manifiestados		: 1		Total Bultos Verificados		: 1		Faltantes	: 0	
Total Kilos Recepcionados		: 142.0						Sobrantes	: 0	

IMAGEN 12: Papeleta de Mercadería

Proporcionado por Kuehne+Nagel

9° El AGA debe hacer :

9.1 Valoración aduanera

9.2 Clasificación arancelaria

9.3 Descripción de las mercancías e inscripción de los productos en las bases de datos de la aduana.

9.4 Se gestiona la declaración de destinación aduanera de ingreso (DIN).

(Ver imagen 8)

9.5 Pago de Tributos por importación.

10° Aduana libera la mercadería y AGA coordina transporte terrestre para destinar la carga a la bodega del cliente.

9) PAGO DE TRIBUTOS POR UNA IMPORTACIÓN

Todas las importaciones están afectas al pago del “*Derecho Ad Valorem*” que equivale a un 6% sobre el valor CIF (Costo de la mercancía + Prima del seguro + Valor del flete) y pago del IVA que equivale a un 19% sobre valor CIF, mas el derecho ad Valorem.

A continuación se mostrara un ejemplo en relación a carga Automotriz, envío Marítimo.

EJEMPLO 1: Accesorio Automotriz, carga Marítima.

FOB \$83.004,18.-

FLETE \$ 6.640,11.- (Equivale a un 8% del valor de carga app.)

CIF \$ 89.644,51.-

(0%) Ad Valorem*

(19%) I.V.A. \$ 17.032,46.-

TOTAL TRIBUTOS A PAGAR: 17.032,46.-

* No se paga Derecho Ad Valorem, por tener tratado de libre comercio con Unión Europea.

10) *COSTOS MARÍTIMOS DE UNA CARGA FCL*

Los Costos FCL cobrados por los embarcadores, varían de acuerdo a los movimientos de carga que la empresa maneje y el nivel de negociación pactada entre empresa-embarcador. Por lo tanto este valor esta directamente relacionado a los volúmenes de importación / exportación de cada empresa.

A modo de información se entregan datos para un análisis más completo de nuestro informe. Estos datos entregados a continuación, corresponden a negociaciones de la empresa EMASA, EQUIPOS Y MAQUINARIA, los cuales indican un estimativo de lo que las empresas en general pagan por una carga marítima en contenedores FCL.

Cotizaciones corresponden al año 2012.

Para casos de Importación

Puerto	País	Contenedor	Costo Flete	Costo Emisión B/L	Tiempo de Transito
Hamburgo	Alemania	20'	1.031	43	25 - 30 Días
Hamburgo	Alemania	40'	1.698	43	25 - 30 Días
Hong Kong	China	20'	2.350	50	30 - 35 Días
Hong Kong	China	40'	4.700	50	30 - 35 Días
Ningbo	China	20'	2.450	50	30 - 35 Días
Ningbo	China	40'	4.900	50	30 - 35 Días
Shanghái	China	20'	2.350	50	30 - 35 Días
Shanghái	China	40'	4.700	50	30 - 35 Días
Singapur	Singapur	20'	2.450	50	35 - 40 Días
Singapur	Singapur	40'	4.900	50	35 - 40 Días

Costos en USD

Para casos de Exportación

Puerto	País	Contenedor	Costo Flete	Costo Emisión B/L	Tiempo de Transito
Hamburgo	Alemania	20'	1.340	43	25 - 30 Días
Hamburgo	Alemania	40'	2.207	43	25 - 30 Días
Hong Kong	China	20'	3.055	50	30 - 35 Días
Hong Kong	China	40'	6.110	50	30 - 35 Días
Ningbo	China	20'	3.185	50	30 - 35 Días
Ningbo	China	40'	6.370	50	30 - 35 Días
Shanghái	China	20'	3.055	50	30 - 35 Días
Shanghái	China	40'	6.110	50	30 - 35 Días
Singapur	Singapur	20'	3.185	50	35 - 40 Días
Singapur	Singapur	40'	6.370	50	35 - 40 Días

Costos en USD

A continuación se nombraran aquellos sobrecostos en que se podría incurrir para la prestación del servicio de transporte, que están incluidos dentro de la cotización del flete, tales como:

- BAF (Bunker Adjustment Factor): Factor de Ajuste de Combustible. Se aplican generalmente como una cantidad por contenedor.

- CAF (Currency Adjustment Factor): Factor de ajuste de divisas. Las tarifas no se modifican diariamente por lo que las navieras aplican en algunos destinos un porcentaje sobre el flete para cubrirse frente a cualquier eventualidad.

- THC (Terminal Handling Charges): Tarifas de manipulación de la carga en Puerto de Destino. Hoy en día varían en un monto fijo entre USD\$50 y USD\$75.

- PEAK: Recargo que se aplica en “Temporada Alta”, debido al tráfico masivo en algunos puertos.

11) *METODOLOGÍA PARA EL CALCULO DE UN FLETE*

Basados en nuestros ejemplos previos de análisis de importación, rescatamos la siguiente información respecto al cálculo del flete marítimo y aéreo.

Carga Marítima

Según los datos que entrega el BL en estudio (Imagen 7 en página 58), se indica que es una carga FCL de un contenedor de 20' proveniente desde Alemania, puerto de Hamburgo.

Como se explico previamente, los costos marítimos son fijos, negociados entre las partes dependiendo principalmente del tráfico, y se puede mencionar que el costo por este flete corresponde a US\$1.031.-

Carga Aérea

Igual que en el caso anterior, los datos estudiados corresponden a la HAWB presente en nuestros estudios (imagen 11), en donde podemos mencionar y explicar lo siguiente:

- La carga total es de 194,7 kilogramos denominada Gross weight (peso bruto)
- Son 2 bultos (a y b) con dimensiones en centímetros denominadas chargeable weight (peso cobrable):

a) 1,20mts X 0,80mts X 1,20mts

b) 1,20mts X 0,80mts X 0,60mts

*Para determinar el chargeable weight es necesario realizar la siguiente operación

a) $1,20 \times 0,80 \times 1,20 = 1,152\text{m}^3$

b) $1,20 \times 0,8 \times 0,6 = 0,576\text{m}^3$

Por lo que el total en metros cúbicos da 1,728 CBM.

Ahora, para determinar el chargeable weight, este resultado se multiplica por un factor que determina cuantos kilos por metro cúbico se estarían utilizando en este caso, para luego compararlo con nuestro primer factor, el gross weight.

$$1,728 \times 1,67 = \underline{288 \text{ Chargeable weight}}$$

Al contrastar ambos factores destacamos que el chargeable weight es mayor, por lo que es el elemento a utilizar para obtener el costo final del flete. Para concluir este paso, se debe multiplicar por un factor determinado por el embarcador para este tipo de tráficos.

Por lo que:

$$288 \times 2,55 = 734,40$$

Este valor final, el cual está determinado por factores que indican su resultado en moneda de origen, esto implica que el costo del flete es: EUR\$734,40.

III. ANÁLISIS CLIENTE

EMBARCADOR

Para analizar de mejor manera la relación que existe entre el cliente y embarcador, comenzaremos nuestro estudio con un análisis FODA (Fortaleza, Oportunidades, Debilidades y Amenazas), relacionando características internas y externas de los embarcadores para conocer la situación real en que se encuentra esta relación y cuales son aquellos factores que se pueden mejorar.

1) ANÁLISIS FODA

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Embarcadores tienen la fortaleza de poseer agentes en muchas partes del mundo, lo que facilita el contacto para importar mercadería. • Entregar un servicio logístico completo, hace un trabajo más fluido para empresas importadoras. • El servicio al cliente personalizado que entregan los embarcadores. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mientras más avanza la tecnología, los embarcadores pueden realizar un trabajo más adecuado de contacto e información, hoy en día internet es fundamental para un óptimo servicio (e-mail, skype, entre otros). • Los TLC en Chile permiten un aumento en la cantidad de importaciones, debido al bajo monto a pagar en las tasas arancelarias.

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Los sistemas que se encuentran generalmente poco actualizados lo que genera que en muchas ocasiones los clientes no puedan tener información a tiempo de sus cargas. • Estructura que poseen los Embarcadores, que en muchas ocasiones crean confusión por parte del cliente, debido que en una carga intervienen muchas personas como: Customer services, operativos, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • El alto número de competidores con los que cuentan actualmente los embarcadores, debido a que son un rubro que ha estado creciendo exponencialmente en Chile. • Problemas externos que surjan en distintos Países que no se puedan manejar, como por ejemplo: políticos, sociales, geográficos, que a su vez dificultan las importaciones.

Actualmente el rubro de los embarcadores ha crecido exponencialmente y esto en gran parte se debe a que estos operadores logísticos entregan un servicio completo a sus clientes, entre los que destacan: transporte aéreo, transporte marítimo, transporte terrestre, bodegaje, distribución, corredores de seguros, coordinación aduanera, entre otros.

El servicio al cliente es fundamental para mantener una cartera de clientes, y por supuesto adquirir nuevos prospectos día a día.

Es por esto que para completar el estudio, se decide incluir variadas dificultades a las que se enfrentan los Transitarios, tanto inherentes a sus procesos, como problemas externos que surjan día a día. Información relevante para que un embarcador gestione las posibles soluciones de antemano para entregar a sus clientes la correcta información solicitada.

A continuación se detallan los diferentes problemas determinados a lo largo de la investigación

- a. *De transporte:* Debido a la distancia existente (desde ambos orígenes), ocurren problemas de retrasos, cargas pérdidas por trasbordos y otros gastos asociados a la distancia del transporte.
- b. *Climatológicos:* Debido a la distancia, la carga atraviesa zonas con distintas condiciones climáticas que pueden afectar la ETA del transporte.
- c. *Geográficos:* Pueden ser las consecuencias de un volcán (cenizas), terremotos, tsunami, huracán (inhabilitación de puertos), carreteras, puerto o pistas aéreas no aptas, entre otros.
- d. *De idioma:* Todos los idiomas necesitan de un apoyo técnico.

- e. *De distancia con embarcadores de origen:* Un gran problema que surge con la distancia especialmente con países asiáticos, es la diferencia de horas, por lo tanto la comunicación entre embarcadores, de origen y destino, para coordinar embarques se torna lenta, ya que no coinciden por mucho los horarios de trabajo.

- f. *De certificación de las empresas en origen:* En países asiáticos debido a su gran mercado de productores es muy difícil mantener un directorio al día, lo cual podría implicar problemas de fraude por desconocimiento de la veracidad de los proveedores

- g. *Sociales:* Un problema importante son las huelgas por entidades relacionas al transporte internacional. Las huelgas de entidades públicas como privadas es más común de lo que se piensa. Como fue el caso de la huelga en Alemania de los controladores aéreos en Agosto del 2011, o bien, todo el 2011 en China.

- h. *De piratería marítima:* Desde el año 2003 la piratería ha aumentado en los casos de carga marítima, aumentando los costos de transporte y seguridad de la carga.

- i. *De certificación de las empresas en origen:* En países asiáticos debido a su gran mercado de productores es muy difícil mantener un directorio al día, lo cual podría implicar problemas de fraude por desconocimiento de la veracidad de los proveedores.

La Cámara Nacional de Comercio Chilena (CNC) intenta ayudar en este tema a los importadores, manteniendo listas actualizadas de proveedores Asiáticos reconocidos en dicho país.

- j. *De cultura:* Para los asiáticos se hace menester tener una confianza total para negociar, por lo que hay que trabajar constantemente en la relación

- k. *De liberación de carga:* Al azar una carga puede tener aforo físico o documental en destino (el cual requiere una inspección detallada por parte de la aduana). Este proceso implica un retraso en tal liberación por un periodo no determinado.

- l. *De sistemas actualizados:* Un gran problema que surge con la información entregada al cliente es porque los sistemas de gestión que poseen los embarcadores no son actualizados a tiempo, o los sistemas de tracking no son enviados. Estas herramientas se utilizan para que el cliente sepa en todo momento donde y en que condiciones se encuentra su carga, sin

embargo estos sistemas no son utilizados de la mejor manera, y la información no llega a tiempo al cliente.

A diferencia del tracking aéreo que usa un sistema Internacional en conjunto con las líneas aéreas, llamado Cargo 2000.

- m. *Error en la Apertura al Manifiesto:* Cuando el embarcador envía a la naviera una apertura de manifiesto con errores, significa que la carga inmediatamente “caerá a piso”; lo cual se refiere a que la carga no se baja de la nave hasta finalizar el proceso de todos los otros contenedores, por lo que el contenedor cae a piso dentro de la nave; y el tiempo de entrega de la mercadería demorará alrededor de tres a cuatro días, este tiempo varia en lo que el almacenista se demore en este proceso de descargar la nave completamente. Se debe cancelar una multa por cada día que el contenedor se encuentre en piso. Los montos son elevados.

- n. *De funciones del personal de un embarcador:* Un gran problema que surge en el servicio entregado al cliente por parte de los embarcadores, se produce debido a la delegación de funciones. Generalmente la división de estos departamentos consiste en un Customer Services asignado a diferentes cuentas, y él es quien se contacta directamente con el cliente, sin embargo, estos no controlan la operación completa puesto que existen puestos operativos que manejan la documentación. El mayor problema

que surge con esta delimitación de funciones es que no existe por parte de los Customer Services un completo conocimiento de las cargas que manejan.

- o. *De proveedor o cliente:* Esto ocurre cuando ambas partes no entregan a tiempo la documentación necesaria para exportar o importar la carga. Lo cual puede implicar en un retraso al momento de embarcar la carga, o bien, al momento de retirarla en destino.
- p. *Problemas de Embalaje:* En muchas ocasiones surgen problemas por pérdida de carga o simplemente por arribar en mal estado, esto se debe al erróneo embalaje por parte tanto del proveedor como del embarcador, y en el apilamiento de los pallets.

Para finalizar éste análisis de ineficiencias detectadas en el proceso de importaciones, podemos en primera instancia notar que existen muchos problemas que son externos a los embarcadores, pero que aún así, dificultan el trabajo, sin embargo resultó mucho más interesante la ineficiencia inherente a la gestión de las partes involucradas. Todos los países poseen su idiosincrasia que podría o no ver afectada las importaciones indagadas. Por lo que estar al tanto de estos inconvenientes al momento de gestionar tal transporte, puede evitar momentos desagradables.

Pero más allá de las implicancias burocráticas, documentales o inherentes a la importación de una carga, hay ciertos procesos que se pueden mejorar. Es cierto que estos eventos se pueden predecir, o bien, evitar, pero lo que realmente importa al cliente final, es saber en que condiciones esta la carga y su real seguimiento (Tracking).

Cuando se realiza un transporte, se entrega una ETA, según comentado en el informe, y cuando se ve afectada por alguno de todos estos problemas mencionados previamente perturba la información entregada al importador, y así, éste no puede cumplir a la vez con su cliente final (interno o externo).

La entrega de información oportuna del transitario al importador es de real importancia si entendemos que el operador logístico tiene como principal función gestionar el transporte de la carga de una manera eficiente, ya que por algo el transporte representa casi el 60% de los costos logísticos, el cual es un real negocio en la industria hoy en día.

De todos los problemas mencionados, destacamos debido a su posible solución, es el que hace referencia a la gestión realizada por el agente transitario. A medida que indagábamos en nuestra investigación, más partes se vieron involucradas dentro del proceso, pero la organización interna del Freight Forwarder nos podría dar la solución.

Un Freight Forwarder, según lo investigado se compone del departamento de Customer Services y el departamento Operativo por separado. El Customer Services es quien da el pre alerta de la carga, por lo que se entera de su estado hasta la primera ETA. Luego el operativo recibe la información respectiva, quien está trackeando la carga durante el trayecto siguiente (el arribo). Cuando el cliente desea saber su ETA, y existe cualquier problema como los ya mencionados, puede variar tal regla y confundir al cliente, respecto a quien consultar.

Existe una solución para los clientes con múltiples cargas semanales, quienes pueden estar recibiendo entre 3 y 5 cargas diarias. Solución que implica una reestructuración en una parte del transitario. Esta implementación incluye determinar a una sola persona como operativo/customer, el cual posea toda la información del cliente en cuestión.

Como consecuencia de esta reestructuración, el flujo de la información sería mucho más expedito y claro para el cliente. También ahorraría tiempo para éste, ya que con un solo ejecutivo obtendría toda la información requerida. Y de igual manera sería más eficiente para el ejecutivo del Transitario, ya que podría seguir una línea completa con información, sin dejar un embarque a medio camino, preocupándose que la carga llegue a destino ejerciendo todo tipo de gestión para su propósito.

Aunque este ejecutivo del transitario podría tener inconvenientes en su trabajo si avisara una ETA al cliente, y en origen no se cumpliera la gestión por diversas dificultades según estipulado.

En el sistema actual, una vez notificado el pre alerta, el customer service se desliga de la carga, y de aplicarse nuestra restructuración, este trabajador sabría gestionar nuestra chain supply completamente sin interrupciones de traspaso de información.

Otro problema que nos resulto interesante y accesible para solucionar es el de Logística en sí, ya que un mal embalaje por parte de proveedor, y así un mal apilamiento de la carga, retrasa las gestiones de entrega de la carga al momento de arribar.

Lo optimo es mejorar el embalaje de la carga para facilitar la movilización de la misma, ya que al unitarizar la carga se dañan los pallets debido a una falta de espacio o a un mal apilamiento de este, en este caso es necesario apilar los pallets estratégicamente cuidando que el peso no dañe los pallets.

2) *EL ESTUDIO DE LA LOGÍSTICA*

El crecimiento económico de los países va estrechamente ligado con la expansión de los embarcadores, ya que son éstos quienes a través de la historia se han convertido en una herramienta fundamental para el desarrollo del comercio exterior en sus respectivos países. Actualmente, los mercados crecen por diversas razones, entre ellas se encuentra la entrada de productos y servicios a un menor precio (lo que proporciona variedad al país), la salida de los bienes y servicios a un mayor precio y la oferta de productos propios e innovadores al mercado extranjero.

¿Cómo saber con quién realizar estas transacciones? ¿Cómo saber en quien confiar y de dónde obtendremos mejor logística y valores en el transporte? Para responder estas inquietudes, se vuelve necesario y pertinente hacer una indagación sobre el rubro, la que culmina con el hallazgo de un importante material para la investigación. Se trata de un estudio reconocido a nivel mundial, hecho por docentes de la escuela de Economía de la Universidad de Turku en Finlandia y con apoyo del Banco Mundial denominado “Logistics Performance Index” (LPI).^(B)

(B) Reporte completo de Logistics Performance en: Index <http://go.worldbank.org/7TEVSUEAR0>

El LPI es un análisis determinado que proviene de los resultados que arroja una encuesta hecha a nivel mundial, la cual reúne datos determinados sobre: manejo de bienes de un origen a un destino en particular y de cómo este fue realizado; implica también la velocidad del transporte; su fiabilidad; y su costo final aplicado por el embarcador en relación con cada país.

El análisis posteriormente deriva en un puntaje (0 a 5) para cada país (más de 5000), en donde mientras más cercano al número 5 sea el resultado, mejor es el desempeño del país en el tema evaluado. En donde Chile se ubica en el lugar 39 de 155 en total, con un puntaje de 3.17.

En resumen, el LPI es una herramienta de benchmarking desarrollada por el Banco Mundial que mide el rendimiento a lo largo de la cadena de suministro logístico dentro de un país, permitiendo hacer comparaciones entre 150 países. El producto de este índice puede ayudar a los países a identificar los desafíos y las oportunidades y mejorar su desempeño logístico.

El LPI considera que la predicción del arribo de la carga en el tiempo estimado, es muy significativo para el cliente, así como también la existencia de factores adversos que pueden afectar el resultado de cada país (por ejemplo la geografía). En definitiva, tiene como función intentar mostrar cómo trabaja cada país con su logística y cómo podrían mejorar para un mejor desempeño.

Cabe destacar que aquellos países que se encuentran en la cima del ranking, son los actores claves en la industria de la logística, y aquellos que están al final, son aquellos que están envidiados con exceso de regulaciones, pobre calidad en servicios y poca inversión, no obstante, se destaca en este estudio que la sinergia de todos los entes involucrados - las reformas adecuadas, la administración en cada frontera, la infraestructura adecuada y las regulaciones del transporte – actúan como principales instrumentos para un excelente servicio. Dado lo anterior, se desprende que los países que realizan un enfoque global, mejoran toda la logística en paralelo, mientras que aquellos que trabajan con un enfoque poco sistemático, dirigido a un solo eslabón de tal cadena logística, muestran resultados iniciales pero no a largo plazo.

Sabemos que la logística internacional abarca un conjunto de tareas que atraviesa desde el transporte, la consolidación de la carga, el almacenamiento y la documentación fronteriza hasta la distribución misma dentro del país y sus sistemas de pago, todos los anteriores, elementos que difícilmente pueden ser comparados globalmente para una medida general. Pero según este informe, la información a tiempo y algunos procesos importantes asociados al tiempo pueden proveer importantes datos para analizar la logística.

Por ello, el LPI utiliza un enfoque más amplio y global respecto del comportamiento de la cadena logística para medir algunos de los factores críticos del desempeño de la logística comercial, incluyendo la calidad del servicio de la infraestructura y de la

logística, la seguridad de la propiedad contra robos y saqueos, transparencia en los procedimientos gubernamentales, condiciones macroeconómicas y las fuerza subyacente de las instituciones asociadas, subrayando la importancia que tiene la confiabilidad en los profesionales de la logística.

Las grandes diferencias observadas entre los países se pueden explicar por el hecho de que el rendimiento global de un país depende en gran medida por el eslabón más débil de la cadena de suministro. El bajo rendimiento (incluso en sólo una o dos áreas), puede tener implicaciones muy significativas para el desempeño del país en general. La visión mencionada también es importante para el diseño de reformas eficaces.

A continuación, algunas observaciones destacadas extraídas desde los resultados de las encuestas, sobre el desarrollo de la logística entre los diferentes países:

Un gran ejemplo del desarrollo que podrían tener ciertos países si realizaran un buen manejo de la logística, está en el campo de los exportadores de petróleo. Ellos a pesar de tener grandes oportunidades de crecimiento interno gracias a la materia prima que su país posee, reflejan en las encuestas que son los países que tienden a un bajo avance de su logística, tal como lo demuestran los resultados de Algeria y Marruecos. Una razón que explica esto, puede ser la casi total ausencia de incentivos y presiones por parte de los privados para implementar reformas institucionales.

Es igualmente relevante, la visión negativa de los proveedores privados sobre los ejecutantes menores, situación muy evidente en los países en desarrollo, y sobre todo en África. Los reglamentos inadecuados, la ausencia de la competencia principal de la corrupción o la falta de servicios, tales como las proporcionadas por los empresarios "de terno" en los puestos fronterizos, afecta el desarrollo de la logística. A menudo, la mera presencia de estos operadores, perturba el proceso de autorización y se convierte en un obstáculo al desarrollo de la logística competente local, que trabaja con operadores internacionales.

Respecto a la predicción correcta y confiable, podemos comentar que los costos inducidos están inversamente relacionados con esta probabilidad de predicción, y que tienden a elevarse progresivamente con el funcionamiento de la logística en declive. A modo de ejemplo: Los proveedores de los fabricantes de automóviles en Italia pueden tener un inventario de 7 días, pero en Marruecos son necesarios 35 días de inventario. Algunos minoristas en los países africanos prefieren mantener tres meses o más sus inventarios. Esto se vuelve necesario, ya que su logística de transporte es muy poco desarrollada y para satisfacer a sus clientes, mantienen bodegas con productos terminados listos para la exportación. En Bangladesh, se debe enviar en promedio, el 10 por ciento de su producción de ropa por vía aérea para estar seguro de cumplir los horarios de sus compradores europeos.

Es así, como nos percatamos que de las ineficiencias, se lograría potenciar enormemente el crecimiento económico de cada país. Atacar de raíz estas barreras, son el siguiente paso. Y solo gracias a la comparación de procesos de diferentes actores en la materia, es posible resaltar que hacemos bien y que podríamos hacer mejor.

CONCLUSIÓN

El presente informe tiene como finalidad presentar un análisis completo de agentes transitarios y de la gestión que efectúan día a día, enfocado en cargas de importación principalmente.

En primera instancia se realizó una descripción de un Agente Transitario, describiendo documentación y requerimientos necesarios que se deben presentar al momento de iniciar una empresa con estas características.

Nos enfocamos de manera importante, en 2 importaciones, de diferentes tipos de envío, con diferentes mercaderías a importar y distintos orígenes.

Referente al tema documental, cuando se detalló tal proceso, logramos determinar que ambos orígenes requieren similitud de documentos para la importación, más allá del formato en que sean presentados, Chile requiere necesario para la rebaja arancelaria Certificado de origen, packing list y factura comercial para ambas cargas.

En nuestra investigación, consideramos bastante importante recalcar e indagar acerca de la relación que existe entre el embarcador y el cliente

Y de esta investigación nos resulto interesante detectar las ineficiencias inherentes a la gestión de las partes involucradas. Por lo que estar al tanto de los inconvenientes que se presentan, al momento de gestionar tal transporte, puede evitar cualquier problema para sus clientes.

Pero más allá de las implicancias burocráticas, documentales o inherentes a la importación de una carga, hay ciertos procesos que se pueden mejorar. Es cierto que estos eventos se pueden predecir, o bien, evitar, pero lo que realmente le importa al cliente final es saber en que condiciones se encuentra la carga y el tiempo estimado de arribo a Chile.

Finalizamos nuestro informe con el estudio de la Logística en el Mundo, y la importancia y el crecimiento que esta presenta para el Comercio Exterior en general, y debido a esto concluimos que el rubro de los Agentes Transitarías en la actualidad parece ser una herramienta fundamental para cualquier empresa importadora, y que Chile presenta grandes avances con respecto a esto.

Los transitarios actúan como agentes fundamentales en la logística y en todos los procesos de exportación e Importación y si bien Chile no se encuentra en los más altos ranking de esta industria, se producen grandes cambios que mejoran continuamente el desarrollo logístico en nuestro País.

GLOSARIO

❖ Aduana

La aduana chilena se define como: *Servicio público encargado de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, de intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes, y de generar las estadísticas de ese tráfico por las fronteras, sin perjuicio de las demás funciones que le encomienden las leyes.*⁽¹⁾

❖ Agente transitorio o Freight Forwarder

Ha sido definido por el Servicio Nacional de Aduanas como: *“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, subcontractando 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”*⁽²⁾

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

(2) http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20080402/pags/20080402182415.html

❖ ALOG Chile

Se define como la asociación que: “...tiene como principal función la representación y defensa de intereses frente a las autoridades e instituciones relacionados directa e indirectamente con la actividad del transporte de carga y logística. Entidades como: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de Hacienda, de Economía, Servicio Nacional de Aduanas, los agentes Aduanales, los Servicios de Inspección Fitosanitarios, el SERNAP, la DGAC, el Aeropuerto, el SAG, entre otros.”⁽³⁾

❖ 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. (4)

❖ 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. (4)

(3) <http://www.alog.cl/>

(4) http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070228/pags/20070228112848.html

❖ Asegurador:

Es la empresa que asume la cobertura del riesgo, previamente autorizada a operar como tal por la Superintendencia de Valores y Seguros. ⁽⁵⁾

❖ Incoterm EXW:

Significa que el vendedor cumple su obligación de entrega cuando pone la mercancía, en su establecimiento (fábrica, almacén, etc.), a disposición del comprador.

El incoterm EXW se puede utilizar con todo tipo de transporte o con una combinación de ellos. El comprador asume el grueso de los gastos con esta modalidad. ⁽⁶⁾

❖ NVOCC (Non Vessel Operating Common Carrier),

Es una persona física o jurídica que oferta servicios regulares de grupaje marítimo, a través de la reserva de espacio en buque para los envíos en representación del consignatario de buques.

❖ Freight Collect: Flete por pagar en Destino.

❖ Freight Prepaid: Flete PRE pagado en Origen.

❖ Notify: Nombre de a quien se le debe notificar la carga.

(5) <http://www.svs.gob.cl/sitio/asegurado/glosario.php>

(6) <http://www.areadepymes.com/?tit=exw-ex-works-guia-de-incoterms-2010&name=Manuales&fid=em0bcab>

- ❖ HB/L: Conocimiento de embarque desglosado por cliente de Transportista.
- ❖ Master B/L: Conocimiento de embarque notificado a Transportista.
- ❖ Packing List: Lista de empaque.
- ❖ Shipper: Proveedor transportista
- ❖ Zona Primaria

El espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales marítimas y terrestres de la movilización de las mercancías, el que, para los efectos de su jurisdicción es recinto aduanero y en el cual han de cargarse, descargarse, recibirse o revisarse las mercancías para su introducción o salida del territorio nacional. Corresponderá al Director Nacional de Aduanas fijar y modificar los límites de la zona primaria.

REFERENCIAS

➤ Logistic Performance Index

<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/TRADE/0,,contentMDK:23188613~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:239071,00.html>

➤ Página web Dirección Nacional de Aduanas

www.aduana.cl

➤ Página web Asociación Logística de Chile

<http://www.alog.cl/>

➤ Página web de Superintendencia de Valores y Seguros

www.svs.cl

➤ Material entregado por Kuehne + Nagel Ltda.

➤ Material entregado por Emasa Equipos y Maquinarias.

ANEXO

1) MASTER BILL OF LADING Y HOUSE BILL OF LADING

 EVERGREEN LINE		BILL OF LADING																	
A Joint Service Agreement																			
(1) Originator / Exporter KUEHNE + NAGEL, INC. 1001 BUSSE ROAD ELK GROVE VILLAGE, IL 60007 USA AS AGENT OF BLUE ANCHOR LINE		(5) Document No. 12715738																	
(3) Consignee (complete name and address) KURHEN + NAGEL LTDA. AV. APOQUINDO NO. 4501 PISO 14 LAS CONDES, SANTIAGO CHILE LAS CONDES-SCL-CL TAX ID: 79.769.320-0, FREIGHT FORWARDER AS AGENT OF BLUE ANCHOR LINE		(6) Export References FILE REFERENCE: 6320-0452-107.011																	
(4) Notify Party (complete name and address) KUEHNE + NAGEL LTDA. AV. APOQUINDO NO. 4501 PISO 14 LAS CONDES, SANTIAGO CHILE LAS CONDES-SCL-CL TAX ID: 79.769.320-0, FREIGHT FORWARDER AS AGENT OF BLUE ANCHOR LINE		(7) Forwarding Agent References (Name/Address/TIC #): NIL																	
(12) Pre-carriage by CHICAGO		(8) Point and Country of Origin (for the Merchants reference only)																	
(14) Origin (complete name and address) EVER RADIANT 0489-024W NEW YORK, NY		(9) Also Notify Party (complete name and address)																	
(16) Port of Discharge SAN ANTONIO		(11) Place of Delivery SAN ANTONIO																	
Particulars furnished by the Merchant																			
(18) Container No. and Seal No. Mark & No. CONTAINER NO. SEALS NO. TGHU9002505/ 3217573 / 33217573 / NO MARKS		(20) Description of Goods AES X20110707029062 1 40' HC CONTAINER SLAC 80 PCS DOCK SEALS																	
(22) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS) SAY TOTAL: 1 X 40H ONLY		(21) Measurement (M³) Gross Weight (KGS) 9,443.000 KGS 40.0000 CBM *OCEAN FREIGHT COLLECT* SHIPPER'S LOAD & COUNT 80 PIECES																	
(24) FREIGHT & CHARGES O.P. LIH		(23) Freight & Charges Table <table border="1"> <thead> <tr> <th>Revenue Tons</th> <th>Rate</th> <th>Prepaid</th> <th>Collect</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.000000/40H</td> <td>USD1,900.00</td> <td></td> <td>USD1,900.00</td> </tr> <tr> <td>1.000000/40H</td> <td>USD700.00</td> <td></td> <td>USD700.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>USD2,600.00</td> </tr> </tbody> </table>		Revenue Tons	Rate	Prepaid	Collect	1.000000/40H	USD1,900.00		USD1,900.00	1.000000/40H	USD700.00		USD700.00				USD2,600.00
Revenue Tons	Rate	Prepaid	Collect																
1.000000/40H	USD1,900.00		USD1,900.00																
1.000000/40H	USD700.00		USD700.00																
			USD2,600.00																
(25) Bill No. EGLV 425127157388		(26) Number of Original Bills THREE (3)																	
(27) Service Type/Mode FCL/FCL R/O		(28) Place of Issue, Issue Date SAN ANTONIO JUL. 22, 2011																	
FORM NO. DOC-1-865-01		(29) Laden on Board JUL. 22, 2011 EVER RADIANT 0489-024W NEW YORK, NY																	
(30) EVERGREEN SHIPPING AGENCY (AMERICA) CORPORATION As agent for the carrier and the vessel: <i>(to be filled in by the carrier)</i> Sole Agent of "Evergreen Line"																			

MASTER BL

Proporcionado por Kuehne + Nagel

Shipper 4FRONT ENGINEERED SOLUTIONS 1612 HUTTON DR SUITE 140 CARROLLTON, TX 75006 USA		 Blue Anchor Line Bill of Lading <small>For Multimodal Transport And Port to Port Transport</small>	
Consignee (This bill is non-negotiable unless marked "To order" or "To the order of..." Here: See Clause 3) BANCO SANTANDER CHILE BANDERA 140 SANTIAGO CHILE BANCO COMERCIAL		Notify Party 2 (no liability shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify. See Clause 14).	
Notify Party (no liability shall attach to the Carrier or to his Agent for failure to notify. See Clause 14). COMERCIAL DYS S.A. AV PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA 8301 SANTIAGO CHILE		Delivery Agent KUEHNE + NAGEL LTDA. AV.APOQUINDO NO.4501 PISO 14 LAS CONDES, SANTIAGO CHILE LAS CONDES-SCL-CL TAX ID: 79.769.320-0, FREIGHT FORWARDER	
Place of Receipt (Multimodal Transport only) SUSSEX	Freight by	Port of Loading NEW YORK, NY	B/L-No. 6320-0452-107.011
Vessel EVER RADIANT	Voyage No. 0489-024W	Port of Transshipment	
Port of Discharge SAN ANTONIO	Place of Delivery (Multimodal Transport only)	Movement CY/CY	Freight Payable at
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE (See Clause 7.3)			
Marks and Numbers TGHU9002505 SEAL 3217573	Number of Packages 1 40' HC	Description of Goods CONTAINER SAID TO CONTAIN 80 PCS DOCK SEALS AES: X20110707029062 ALL MENTIONED CONTAINERS SHIPPER'S LOAD, COUNT AND SEAL	Gross Weight kgs 9443.00
TOTAL	1	FREIGHT COLLECT	40.000
THESE COMMODITIES, TECHNOLOGY OR SOFTWARE WERE EXPORTED FROM THE UNITED STATES IN ACCORDANCE WITH THE EXPORT ADMINISTRATION REGULATIONS. DIVERSION CONTRARY TO U.S. LAW IS PROHIBITED.			
OCEAN FREIGHT AND CHARGES <small>Rates, Weight and/or Measurement subject to correction</small>		Prepaid Collect	Declared Cargo Value *** NO VALUE DECLARED *** <small>If Merchant enters a value, Carrier's per package limitation of liability shall not apply and the valuation rate will be charged.</small>
Total amount due		<small>Based on the Bill of Lading, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise herein stated, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Number of Packages" for carriage from the port of loading (or the place of receipt, if mentioned above) to the port of discharge (or the place of delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, rights, duties, responsibilities, conditions, exceptions, limitations, and liabilities hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-25) AND THOSE TERMS AND CONDITIONS FROM CONTAINERS IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARETS and the Bill of Lading is shown in particular in the Carrier's Bill of Lading in respect of or deck storage (see clause 13) and the carrying vessel (see clause 11). The Merchant is obliged to surrender one original bill of lading, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check, but any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original if the Carrier complies with the duty, it will be entitled to deliver the Goods against what is reasonably believed to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were attached to the Bill of Lading. IN WITNESS WHEREOF the Carrier by its agents has signed three (3) original bills of lading all of the same tenor and date and as soon as at least one original is so rendered the others shall be void. Place and date of issue: CHICAGO, IL - 07/22/2011 </small>	
<input checked="" type="checkbox"/> Shipped on board* <input type="checkbox"/> Dispatched		Date: 07/22/2011 Shipped on Board Vessel: EVER RADIANT	
		For and on behalf of the Carrier 	

HIJO BL (HBL)

Proporcionado por Kuehne + Nagel

Por la definición que nos entrega cada documento (Glosario), podemos dilucidar ciertas diferencias entre ambos documentos:

- El Master BL es el documento que genera la compañía Naviera, Aérea o Terrestre, al operador Logístico, que es a quien va consignada la carga completamente. Por lo tanto a quien va consignada y a quien se le notifica es al Embarcador. En el caso que hemos presentado la Compañía Naviera a cargo de esta carga es EVERGREEN LINE.

- El Hijo BL (HBL) es el documento que el Agente Transitario o Embarcador genera al cliente. En este Caso el cliente es COMERCIAL DYS S.A. Pero a quien va consignada la carga es a BANCO SANTANDER y esto se define por el medio de pago que se tenga anteriormente entre el proveedor y el cliente. En este caso es por Carta de crédito, por lo tanto la documentación original llega directamente al Banco, cuando el cliente haya cancelado, se libera esta documentación para que el cliente pueda retirar su carga.

Existen otros casos, cuando la notificación y el consignatario es el mismo, y esto es porque la documentación llega directamente al cliente, sin intermediación del banco.

Sucede en casos que una carga vía marítima, funciona como FCL/FCL (Contenedor completo de un proveedor para un consignatario), en este caso se genera un Master BL para el Embarcador y un HBL para un Cliente.

Puede ser también una carga LCL/FCL (Consolidación de carga de múltiples proveedores para un solo consignatario): En este caso se genera un Master BL para el embarcador y diferentes HBL por cada Proveedor.

Y Finalmente puede ser LCL/LCL (Consolidación de carga de Múltiples proveedores para múltiples consignatarios): En este caso se genera un Master BL para el embarcador y se genera un HBL por cada Consignatario y un NBL (nieto) por cada cliente de ese consignatario.