UNIVERSIDAD DE VALPARAISO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

GUIA BÁSICA DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN A TRAVES DE UN FREIGHT FOWARDER: CASO DE ANÁLISIS DE UNA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS POR CIUDADANOS CHILENOS QUE RETORNAN DE UNA RESIDENCIA MAYOR A UN AÑO EN EL EXTRANJERO

Autor

JAVIER ALONSO BARRIENTOS HENRÍQUEZ

INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL PRESENTADA A LA

CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

DE LA UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO PARA OPTAR AL

GRADO DE LICENCIADO EN NEGOCIACIONES INTERNACIONALES

TÍTULO PROFESIONAL DE ADMINISTRADOR DE NEGOCIOS

INTERNACIONALES

PROFESOR GUÍA: DR. ROBERTO YOKOTA BEURET.

Viña del Mar, Diciembre 2014

AGRADECIMIENTOS

Mis agradecimientos a Modaltrade S.A. por la gran oportunidad de realizar la práctica profesional en dicha empresa, en especial a su Gerente General Don Diego Urenda y a su Gerente de Operaciones y Ventas Don Marcelo Gajardo.

Me gustaría además agradecer a Felipe Silva, Roger Miranda, Gisela Bianco, Evelyn Moreno y a Juan Enrique Echevarría por todas sus enseñanzas durante el proceso de inducción en Modaltrade S.A.

Agradecimientos particulares a Jorge Barrientos, Ignacio Alarcón y a Pía Puga Germany por su gran apoyo y buena disposición.

En especial me gustaría agradecer a mis padres por su apoyo incondicional a lo largo de este proceso académico.

ÍNDICE **Página**

GLOSARIO DE TÉRMINOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS 6

INTRODUCCIÓN 10

CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA 11

1.1.- DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA U ORGANIZACIÓN 11

1.1.1.- RESEÑA HISTÓRICA 12

1.1.2- MISIÓN Y VISIÓN.....13

1.1.3.- ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL: MODALTRADE S.A. Y EL GRUPO DE EMPRESAS NAVIERAS S.A. 16

1.1.4.- FLUJO OPERACIONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL: MODALTRADE S.A. 20

1.1.5.- PRODUCTOS Y SERVICIOS 27

1.1.6.- MERCADOS 30

1.1.7.- PRINCIPALES POLÍTICAS 33

1.3.- DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES REALIZADAS. 34

1.3.1.- PROCESO DE INDUCCIÓN 35

1.3.2.- OPERACIONES MARÍTIMAS: PROCESO DOCUMENTAL DE EXPORTACIÓN.....36

1.3.3.- OPERACIONES MARÍTIMAS: PROCESO DOCUMENTAL DE IMPORTACIÓN.....52

CAPÍTULO 2: DESARROLLO DEL TEMA 56

2.1.- RAZONES QUE IMPULSAN EL TEMA A DESARROLLAR 56

2.2.- OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS. DEL TEMA A INVESTIGAR . 57

2.3.- MARCO TEÓRICO. DEFINIR LOS CONCEPTOS TEÓRICOS RELACIONADOS CON EL TEMA QUE SE DESARROLLARÁ. 59

2.3.1.- PROCESO BÁSICO DE IMPORTACION A TRAVES DE UN FREIGHT FOWARDER 60

2.3.2.- INCOTERMS MÁS COMUNES EN LAS IMPORTACIONES MARITIMAS . 69

2.3.3.- GASTOS LOCALES DE IMPORTACIÓN 72

2.3.4.- IMPORTACION DE AUTOS USADOS, INFORMACIÓN GENERAL 73

2.4.- CASO ANALISIS "STARK": IMPORTACION DE MENAJE DE CASA Y VEHICULOS DE CHILENO QUE REGRESA AL PAIS LUEGO DE RESIDIR EN EL EXTRANJERO POR UN PERIODO MAYOR DE 1 AÑO 79

2.4.1.- DESCRIPCION DEL CASO 79

2.4.2.- PROBLEMAS ENCONTRADOS 82

2.4.3.- CONCLUSIONES PARA EL CASO DE ANÁLISIS 87

CAPÍTULO 3: CONCLUSIONES 89

BIBLIOGRAFIA 91

ANEXOS 96

ÍNDICE DE FIGURAS **Página**

Figura 1: Logo de Modal Trade S.A……**.....11**

Figura 2: Logo Grupo empresas Navieras S.A…… **16**

Figura 3: Logo Compañía Chilena de Navegación Interoceánica…….. **17**

Figura 4: Logo Agencias Universales S.A…….. **18**

Figura 5: Logo Talcahuano Terminal Portuario S.A…….. **20**

Figura 6, Red de Agencias de AGUNSA…… **32**

Figura 7, Red Easy-Fresh ……. **33**

GLOSARIO DE TÉRMINOS, SIGLAS Y ABREVIATURAS

- ***AGUNSA***: Agencias Universales S.A.
- ***Arrival Notice****:* Aviso de llegada de carga.
- ***As per agreement***: De acuerdo a lo pactado, frase indicada en los conocimientos de embarque sin valorar.
- ***Bill of Lading (BL)***: conocimiento de embarque
- ***Booking Confirmation****:* Confirmación y detalles de reserva de un cliente para un embarque.
- ***Booking***: reserva de espacio en un servicio de una línea marítima.
- ***Cabotaje****:* Transporte marítimo dentro del territorio nacional
- ***Carga dry****:* carga seca.
- ***Carga full****:* Carga en contenedor:
- ***Carga reefer****:* Carga refrigerada.
- ***CCNI***: Compañía Chilena de Navegación Interoceánica.
- ***Collect***: Pagadero en Destino.
- ***Coloader***: Otro nombre para los NVOCC
- ***CRAFT***: Craft Multimodal, Carrier NVOCC

- ***Cut Off***: Corte documental

- ***Demurrage***: cobro por sobreestadía de contenedor en posesión exportador o consignatario.

- ***Door to door***: Servicio de puerta a puerta.

- ***Draft***: borrador de bill of lading.

- ***DYC***: Depósitos Y Contenedores S.A.

- ***ETA***: *Estimated time of Arrival* (fecha estimada de llegada).

- ***ETD***: *Estimated time of Departure* (fecha estimada de zarpe).

- ***Express Release***: Emisión de originales en Destino.

- **Freight forwarder**: También conocido como embarcador o transitario, es un operador logístico que no portea la carga, sino que subcontrata servicios de transporte con terceros.

- **House Bill of Lading**. Conocimiento de embarque hijo.

- **ISF (10+2)***: Importer Security Filling,* Declaración de Seguridad del Importador, también conocido como "10+2", es un formulario mandatorio para toda importación a los EE.UU. por la *U.S. Customs and Border Protection (*Aduana de EE.UU.).

- **INTTRA**: Red multi-carrier para embarcaciones marítimas.
- **LCL***: Less than Container Load* (movimiento de carga consolidada)
- **MAGAYA**: sistema computacional de logística
- **NBL**: Conocimiento de Embarque nieto
- **Notify**: Es a quien se le debe notificar sobre la carga en destino.
- ***NVOCC***: *Non Vessel Operating Common Carrier*, Un consolidador de carga o transitario que no posee ninguna motonave, pero funciona como un embarcador al emitir sus propios conocimientos de embarque, asumiendo toda responsabilidad por sus embarques.
- ***Place of delivery***: Lugar de entrega.
- ***POD***: *Port of delivery* (puerto de descarga).
- ***POL***: *Port of loading* (puerto de carga).
- ***Prepaid***: Pagadero en Origen
- ***Ready to sell***: Listo para la venta.
- ***RO/RO***: *Roll on/Roll off* (movimiento de vehículos)
- ***Routing***: Enrutamiento, instrucción con condiciones y especificaciones de un servicio logístico.

- ***SAP***: software de aplicaciones para empresas, base de datos y estadísticas, facturación, entre otros.
- ***SCAC Code***: *Standard Carrier Alpha Code*, es un código único que identifica a las empresas transportistas.
- ***SHIPCO***: Shipco Transport, Carrier NVOCC.
- ***SIDEMAR***: Sistema de tramitación electrónica de manifiestos y conocimientos de embarque de carga marítima.
- ***Stacking***: periodo de entrega de contenedores en puerto.
- ***Surveyors***: Servicio de inspección y/o certificación a la mercancía.
- ***Ton/cbm***: Peso/volumen.
- ***TTP***: Talcahuano Terminal Portuario S.A.
- ***Type of Movement***: Tipo de Movimiento

INTRODUCCIÓN

En este informe de práctica se desarrollaran temas relativos a lo experimentado durante la Práctica Profesional realizada en Modal Trade S.A.

En el primer capítulo se describirá a Modal Trade S.A. como organización y los temas vistos por el autor durante su Práctica Profesional en el Departamento de Operaciones de la empresa. Se revisará en breve el proceso documental de exportaciones y de importaciones marítimas, considerando sus detalles y métodos particulares de estos procesos esenciales de Modal Trade S.A.

En el segundo capítulo se hará un análisis sobre la Importación de Artículos Personales de un ciudadano chileno que haya vivido en el extranjero, específicamente revisando sus condiciones y atribuciones particulares. Además se investigará y definirá los principales puntos a considerar para evitar costos extras relativos a los problemas más comunes relacionados con importaciones de este tipo. Y finalmente se analizará un caso práctico en base a los puntos vistos dentro del mismo capítulo.

CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA

[1]

En este primer capítulo se hará una breve revisión de la historia, estructura organizativa y líneas de negocio de Modal Trade S.A.; empresa que actúa como el agente embarcador del grupo de empresas de Agencias Universales S.A.[2] siendo establecida en 1987 para proveer servicios integrales de logística y distribución, embarque y transporte a empresas y particulares. Seguidamente, se describirá el trabajo realizado por el autor durante su práctica profesional desarrollada en Modal Trade S.A. durante los meses de Noviembre a Diciembre del año 2012 en el Departamento de Operaciones, área documental de Exportaciones e Importaciones marítimas.

1.1.- DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA U ORGANIZACIÓN

A continuación se revisará en breve la estructura de Modal Trade S.A., sus objetivos a nivel de empresa y a nivel de unidad de negocios de Agencias Universales S.A. (empresa controladora) y su relación con las demás empresas del grupo dentro del marco de negocios de inversión del Grupo de Empresas Navieras S.A. (sociedad de inversión propietaria).

[1] Figura 1 Logo de MODAL TRADE S.A.
[2] Agencias Universales S.A. es el agente naviero matriz de MODAL TRADE S.A.

Se profundizará en la estructura organizacional de Modal Trade S.A. analizando el flujo operacional, revisando los productos y servicios que ofrece la empresa, los mercados que atiende y sus principales políticas.

1.1.1.- RESEÑA HISTÓRICA

Modal Trade S.A. fue establecido en 1987 como una empresa embarcadora (Freight Fowarder[3]), consolidadora de carga y transitaria (*NVOCC[4]*) del grupo AGUNSA S.A. para entregar servicios integrales de logística y distribución, embarque y transporte a empresas en el ámbito del comercio exterior, prestando servicios a través de la subcontratación de servicios de proveedores altamente calificados. La empresa fue constituida el 7 de Abril de 1987 en la ciudad de Santiago de Chile como una sociedad anónima cerrada[5].

El objetivo de la empresa es la prestación de servicios a la carga en su importación y exportación, por medios aéreos, marítimos y terrestres con equipos propios, de empresas relacionadas o de terceros eficientes y altamente capaces en el ámbito nacional e internacional. Además la empresa presta servicios de asesoría en materias de comercio exterior entregando soluciones de ingeniería de transporte relativas a la cadena de

[3] Empresa que hace de intermediario entre los transportistas y los clientes (importadores y exportadores)
[4] *Non Vessel Operating Common Carrier*, empresa que funciona como embarcador y consolidador de carga generando sus propios conocimientos de embarque.
[5] Sociedad de capital reguladas en la Ley de Sociedades Anónimas Ley n°18.046.

abastecimiento de sus clientes. Para cumplir sus objetivos la empresa cuenta con un equipo de profesionales especializados en tecnología y cadena de abastecimiento. [6]

La casa matriz de la empresa se encuentra ubicada en la Avenida Andrés Bello 2687, Edificio Pacífico, piso 16 en la Comuna de Las Condes, Santiago.

1.1.2- MISIÓN Y VISIÓN

Como se ha mencionado anteriormente, Modal Trade S.A. es una empresa que ofrece servicios integrales de logística y distribución para el comercio exterior. Modal Trade S.A., al ser una empresa intermediadora en la prestación de estos servicios, hace especial énfasis en la generación de valor para sus clientes al buscar ofrecer la solución más completa a las necesidades de sus clientes.

La misión y visión citadas a continuación muestran el especial énfasis que hace la empresa en la prestación de servicios que añadan valor y se transformen en soluciones para la cadena de abastecimiento de sus clientes buscando de esta manera fortalecer su posicionamiento en la industria y crear valor para sus dueños.

Misión Modal Trade S.A.

> *Prestar servicios a la carga de importación aérea, marítima y terrestre con equipos propios, de empresas relacionadas o de eficientes proveedores en el ámbito internacional. Proveer asesoría en todo lo relativo al comercio y*

[6] *MODALTRADE, Quienes somos,* http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=27, 02.05.2013, 11.55 AM.

transporte internacional y nacional con énfasis en soluciones integrales propias de la ingeniería del transporte.

Visión Modal Trade S.A.

Consolidarnos en el mediano plazo como un operador logístico importante en la Región de Latinoamérica.

La Misión y Visión señaladas están en plena concordancia con el énfasis que dan en la empresa en el agregar valor a través de la prestación de servicios y con la Misión y Visión de la empresa controladora de Modaltrade S.A., Agencias Universales S.A. que podemos observar a continuación:

Misión Agencias Universales S.A.

Nuestra misión es potenciar y expandir la red de prestación de servicios a cargas, pasajeros, medios de transporte y terminales, con una oferta efectiva que agrega valor a clientes, proveedores, empleados y accionistas.[7]

Visión Agencias Universales S.A.

Evolucionar en todas las áreas de la cadena de valor de servicios a las cargas, pasajeros, medios de transporte y terminales, tanto en el ámbito nacional como

[7] AGUNSA, *Memoria y Balance AGUNSA 2010*, página 21.

internacional, y expandir y diversificar las actividades y negocios de la compañía hacia nuevos mercados.[8]

Modal Trade S.A. a diferencia de las otras empresas del Holding de Grupo de Empresas Navieras tiene un enfoque más cercano al cliente; por lo que en su misión declara la creación de valor para el cliente como su principal objetivo. Sin embargo, es importante señalar que para Modal Trade S.A. el principal objetivo por sobre la creación de valor para la cadena logística de sus clientes a través de la prestación de servicios integrales de logística es la creación de valor para la empresa y por tanto para sus dueños de igual manera como declara AGUNSA en su misión para lo cual se enfoca en lo declarado en la misión.

Modal Trade S.A. responde al esfuerzo del holding Grupo de Empresas Navieras S.A. de participar en el negocio de ofrecer servicios logísticos integrales, permitiéndole satisfacer necesidades de logística al detalle y tener una red más amplia de proveedores que lo que las otras empresas del holding pueden ofrecer a los clientes de la industria. De esta manera Modal Trade S.A. es otro esfuerzo del holding para ofrecer soluciones logísticas de transporte y distribución, pero enfocándose en un grupo de clientes/empresas de menor envergadura los cuales solicitan una variedad de servicios mayor de la que ofrecen otras empresas del grupo que se enfocan en ofrecer servicios propios principalmente.

[8] AGUNSA, *Memoria y Balance AGUNSA 2005*, página 18.

1.1.3.- ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL: MODALTRADE S.A. Y EL GRUPO DE EMPRESAS NAVIERAS S.A.

Modaltrade S.A. es una empresa perteneciente al Grupo de Empresas Navieras S.A. bajo el alero de su filial Agencias Universales S.A. Es importante revisar la estructura del holding y la relación directa entre sus empresas y Modaltrade S.A. para comprender la red de prestación de servicios y el aumento en la capacidad de gestionar negocios y generar valor para los dueños que se ve potenciado por la sinergia que nace de esta relación inter-empresas.

A continuación se referirá brevemente a la Estructura Organizacional de las empresas relacionadas del holding profundizando en aquellas empresas que tienen una relación directa con Modal Trade S.A. Se comenzará revisando al Grupo de Empresas Navieras S.A. para continuar con sus 3 principales filiales: Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A, Agencias Universales S.A. y Talcahuano Terminal Portuario.

Grupo de Empresas Navieras S.A.

Grupo Empresas Navieras [9]

Grupo Empresas Navieras S.A. es una sociedad anónima abierta de inversión que es controladora directa de emrpresas como: la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (*CCNI*), Agencias Universales S.A. (*AGUNSA)*, Portuaria Cabo Froward, Portuaria Mar Austral S.A. y Talcahuano Terminal Portuario (*TTP)*. Además posee

[9] Figura 2: logo Grupo empresas Navieras S.A.

participación en las sociedades Antofagasta Terminal Internacional S.A. (*ATI)*, Terminal Puerto Arica S.A. (*TPA)* e Iquique Terminal Internacional S.A. (*ITI).*[10]

Grupo de Empresas Navieras S.A., a través de estas inversiones, está en el negocio del transporte marítimo a nivel global, agenciamiento de naves, servicios a las cargas, representaciones de operadores de transporte, tanto marítimo como aéreo, inversiones en infraestructura portuaria y aérea, equipos terrestres y a flote, transporte terrestre, almacenaje y distribución de productos y, en general, en todo lo relacionado con el transporte y servicios a las cargas, tanto de importación como de exportación.

En relación con Modaltrade S.A., Grupo de Empresas Navieras S.A. se encarga de definir las directrices principales, controlar el desarrollo de los negocios y auditar el funcionamiento de la empresa y de las demás empresas pertenecientes al holding. Esta relación es fortalecida por el hecho de que el Gerente General de Modaltrade S.A., Don Diego Urenda Salamanca en su calidad de accionista y miembro de la familia controladora, quien asiste con regularidad a las juntas del directorio del holding.

Compañía Chilena de Navegación Interoceánica

ccni

[11]

[10] GEN Grupo Empresas Navieras, *Presentación de la Sociedad*, http://www.gen.cl/index.php/nosotros, 05.06.2013, 12.07 AM.

[11] Figura 3: Logo Compañía Chilena de Navegación Interoceánica

La Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) es una empresa naviera dedicada desde 1930 al transporte de mercancías por mar, con presencia en cuatro continentes. Su objetivo es ser una línea de transporte flexible y ágil con una estrategia de expansión a escala mundial que ha constituido una red de transporte. La empresa está considerada entre las 30 principales empresas navieras mundiales en 2012 de acuerdo a la consultora Alphaliner. [12]

La Compañía Chilena de Navegación Interoceánica es uno de los principales proveedores de servicios de transporte marítimo internacional de Modal Trade S.A., especialmente son contratados sus servicios para los siguientes tráficos: América Latina costa oeste, Norte América costa este y Asia desde los puertos centrales de Valparaíso y San Antonio y puerto del sur San Vicente.

Cabe destacar que es el principal proveedor de servicio integral de exportación (cabotaje más transporte marítimo internacional) desde el puerto de Punta Arenas. Puerto esencial en el ofrecimiento de servicios a cargas como el bacalao de profundidad y material científico proveniente de la Antártica.

Agencias Universales S.A.

AGUNSA [13]

[12] CCNI, *Presentation*, http://www.ccni.cl/index.php?option=com_content&task=view&id=7&Itemid=15, 05.05.2013, 12.27 AM.
[13] Figura 4: Logo Agencias Universales S.A.

Agencias Universales S.A. *(AGUNSA)* fue fundada como Agencia Marítima por Compañía Chilena de Navegación Interoceánica en la ciudad de Valparaíso en 1960 para ser su representante, proveedor de servicios portuarios y corredor de fletes. Su intención es potenciar y expandir su red de prestación de servicios a la carga, pasajeros, medios de transporte y terminales, con una oferta efectiva que agrega valor a clientes, proveedores, empleados y accionistas. Desarrollando nuevos mercados y negocios de manera dinámica y con propensión al mejoramiento continuo.[14] Agencias Universales S.A. *(AGUNSA)* tiene una participación del 99.90% en el capital de *MODAL TRADE S.A.*[15].

Agencias Universales S.A. con su servicio de transporte terrestre de contenedores es el principal proveedor de transporte terrestre nacional para contenedores con carga seca en la zona centro y sur de país y uno de los principales proveedores de transporte terrestre nacional para carga refrigerada en las mismas zonas. Con su servicio de depósito de contenedores es el principal proveedor de servicio integral de transporte con *prestacking*, es decir, almacenamiento de contenedores previo al envío de éstos al puerto para embarque en la motonave de transporte marítimo internacional.

La gran red de oficinas de Agencias Universales S.A. dentro del territorio nacional funciona como agencias de Modal Trade S.A. para la gestión de trámites documentales de exportación e importación funcionando de esta manera como un nexo entre Modal Trade S.A. y sus clientes en regiones.

---

[14] AGUNSA, *Presentación*, http://www.agunsa.cl/index.php?option=com_content&task=view&id=79&Itemid=95, 06.05.2013, 1.12 PM.

[15] AGUNSA, *Memoria y Balance Anual 2010*.

Talcahuano Terminal Portuario S.A.

[16]

Talcahuano Terminal Portuario S.A. es un terminal otorgado en concesión por la Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente de aguas abrigadas que atiende a naves de calado inferior a diez metros, con altos estándares de productividad y seguridad a sus clientes. [17]

Éste terminal es uno de los proveedores de inspección de contenedores y *prestacking*, es decir, depósito de contenedores previa entrada a zona de depósito pre-embarque en motonave de transporte marítimo, de Modal Trade S.A.

1.1.4.- FLUJO OPERACIONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL: MODALTRADE S.A.

Flujo operacional

En Modal Trade S.A. existen tres formas de contacto principales por medio de las cuales los clientes solicitan a la empresa la prestación de sus servicios de logística integral: ya sea contactando a la empresa a través de la página web o el teléfono central de Modal Trade S.A., o bien, directamente a través de un ejecutivo de ventas quien es contactado o

[16] Figura 5: Logo Talcahuano Terminal Portuario S.A.
[17] Talcahuano Terminal Portuario S.A., *Inicio*, http://www.ttpsa.cl/, 05.05.2012, 12.30 PM.

contacta a nuevos clientes ofreciendo los servicios y, finalmente, indirectamente por medio de una de las agencias de las redes a las que pertenece Modal Trade S.A.

Una vez que un cliente nuevo hace el primer contacto un ejecutivo de ventas de Modal Trade S.A. es asignado al cliente dependiendo de la naturaleza de la carga a transportar y el origen/destino al cual se está cotizando el transporte. En el caso de clientes que retornan el ejecutivo de atención al cliente, que trabaja junto al ejecutivo de ventas asignado al cliente, es capaz de cotizar en nombre del ejecutivo de ventas. Semanalmente tanto el ejecutivo de ventas como el ejecutivo de atención al cliente son los encargados de contactar a los clientes para consultar sobre nuevos embarques, ya sea el ejecutivo de ventas a través de reuniones con los clientes o el ejecutivo de servicio al cliente por medio de llamadas telefónicas.

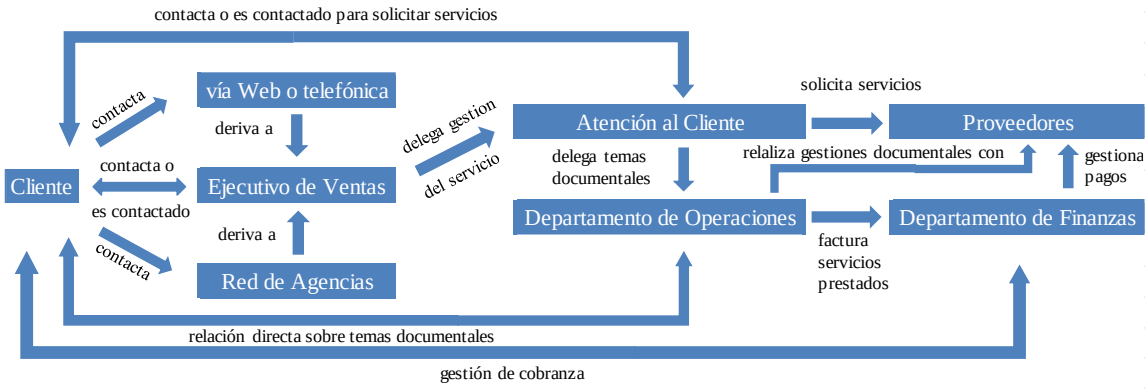
Una vez cotizado el servicio al cliente por el ejecutivo de ventas y aceptada la cotización por el cliente es el ejecutivo de servicio al cliente el encargado de gestionar y coordinar los servicios solicitados con las líneas navieras y la coordinadora de transporte terrestre la de disponer de éste otro servicio.

Luego el Departamento de Operaciones se encarga del proceso documental externo (con las líneas navieras) e interno (facturación) necesario relativo al servicio prestado. Este departamento tiene contacto directo con el cliente para toda solicitud documental relacionada con el servicio prestado.

Para finalizar el proceso de una sola operación, es el Departamento de Finanzas el que se encarga del proceso contable y de cobranzas.

En el caso del Departamento de Proyectos, éste funciona de manera distinta al resto considerando la naturaleza de esta línea de negocios. En el caso de los proyectos es el Gerente de Operaciones y Ventas quien junto a otro ejecutivo generan propuestas para las diversas licitaciones a las que postula la empresa. Una vez ganada la licitación el proceso se debe adaptar a los requisitos de cada licitación, viéndose éste caso a caso.

A continuación un esquema del flujo operacional de Modal Trade S.A.:



Estructura Organizacional

De acuerdo a lo anterior Modal Trade S.A. hace el esfuerzo de separar los procesos operacionales dentro de la empresa en distintos departamentos cada uno con funciones diferenciadas. A continuación se profundizará en las funciones de cada departamento:

El Gerente General es el encargado de definir las directrices generales de la empresa y de aplicar a Modaltrade S.A. las directrices definidas a nivel de Grupo de Empresas Navieras S.A. Es además el representante de la empresa en las reuniones de Gerencia a nivel de grupo Agencias Universales S.A. y holding Grupo de Navieras S.A.

El Departamento de Finanzas es el encargado de llevar la contabilidad de la empresa, hacer la gestión de cobranzas y de su financiamiento. La función de contabilidad es de garantizar la seguridad y exactitud en el registro de las operaciones contables y financieras de la empresa, vigilando la observancia en el cumplimiento de la normativa legal y elaborando los balances contables. La función de cobranzas es el cumplimiento de las condiciones de venta de los clientes, buscando mantener el periodo promedio de cobranzas lo más cercano a lo pactado. La función de financiamiento consiste en la búsqueda y evaluación de fuentes de financiamiento para la empresa, administrando los costos de financiamiento y asegurando la capacidad de la empresa de hacer frente a sus compromisos financieros, presupuestando estratégicamente la situación financiera de la empresa en el tiempo. Las principales actividades operativas de este departamento son la solicitud de créditos, la recepción de los cobros de proveedores, la emisión de cheques o transferencias para pago de los servicios contratados por la empresa a las líneas navieras, la cobranza a clientes, el análisis financiero de la situación de la empresa, el cálculo de ratios financieros, la liquidación del sueldo de los empleados y la emisión de informes para la gerencia.

El Gerente de Operaciones y Ventas es el encargado de la puesta en marcha del negocio de la empresa, supervisión de las operaciones regulares y proyectos, del proceso de selección y contratación de personal. También es el encargado de la búsqueda de nuevos proyectos/licitaciones y de la creación de propuestas para éstos.

El Departamento de Servicio al Cliente es el encargado de la coordinación y control de la información relativa a los embarques aéreos, marítimos y terrestres, siendo el vínculo de comunicación entre el cliente y la empresa. El ejecutivo de atención al cliente debe mantener informado al cliente de cualquier evento que afecte a sus embarques, vigilando que las instrucciones del cliente sean cumplidas por el departamento de operaciones. Sus funciones principales son la recepción y envío de instrucciones de reserva o *Routing* por parte de los Ejecutivos de Venta o Agentes en Origen; solicitar reservas o *Booking* a las líneas navieras; enviar las confirmaciones de reservas o *Booking Confirmation* y avisos de llegada o *Arrival Notice* a clientes; apertura de carpeta de operaciones marítimas; gestionar y solicitar los servicios requeridos por los clientes; recepción de Avisos de llegadas de cargas de importación; facturación de servicios realizados y cierre de carpetas de importación.

El Departamento de Operaciones es el encargado del proceso documental de los servicios ofrecidos tanto de exportación como de importación de carga marítima o terrestre. En el área de exportaciones marítimas se encarga de la recepción de matrices de embarque, documento que entrega el cliente para la conformación del conocimiento de embarque; el envío de instrucciones de embarque, envío de la información para la

conformación de los conocimientos de embarque madres y/o hijos a las líneas navieras; envío de Aviso de llegada o *Arrival Notice* a los Agentes en destino, aviso que está conformado por una copia del Conocimiento de embarque madre o *Master bill of Lading* (*MBL)*, el Conocimiento de embarque hijo o *House bill of Lading (HBL)* y la nota de crédito o *Credit Note*, o nota de débito o *Debit Note* en las cuales se indica los pagos o cobros relativos al embarque que se deben hacer a la Agencia en Destino; recepción y gestión de solicitudes de corrección de matrices o conocimientos de embarque; facturación de servicios realizados y cierre de carpetas de exportación. En el área de importaciones marítimas se encarga de la conformación y presentación de aperturas de manifiesto, proceso por el cual se relaciona un conocimiento de embarque madre a uno hijo o nieto ante aduana; conformación y presentación de aclaraciones de manifiesto, proceso por el cual se puede corregir la información antes declarada por medio de la apertura; recepción de avisos de desconsolidado por parte de las líneas y envío de avisos de desconsolidado a clientes, donde se indica el día, hora y lugar donde pueden hacer el retiro de su carga suelta. El área de transporte terrestre se encarga de la gestión y coordinación logística de los transportes para cargas de exportación, importación y de naturaleza puramente terrestre; crea las carpetas de transporte terrestre; gestiona la contratación de servicios de transporte terrestre a terceros; factura los servicios realizados y cierra las carpetas de operaciones terrestres.

El Departamento de Proyectos es el encargado de las operaciones de carga proyecto (carga de condiciones especiales), sobredimensionada y de los contratos de transporte

obtenidos en concesión y licitaciones. Dada su naturaleza especial, este departamento se encarga tanto de la atención al cliente como del proceso operacional/documental de la carga proyecto.

El Departamento de Ventas es el encargado de la comercialización de los fletes marítimos, terrestres y de los otros servicios ofrecidos por la empresa. Los ejecutivos de ventas administran y desarrollan una cartera de clientes y son los encargados de la captación de nuevos clientes. El ejecutivo de ventas aéreo se encarga del proceso completo para este tipo de servicio dada su naturaleza más rápida siendo responsable de la venta, atención al cliente y gestión del proceso documental para los transportes aéreos.

La estructura organizacional por departamentos de Modal Trade S.A. está compuesta cómo es posible observar en el siguiente esquema organizacional:

1.1.5.- PRODUCTOS Y SERVICIOS

Modal Trade S.A. ofrece una amplia variedad de servicios logísticos y de distribución tanto para transportes aéreos, marítimos y terrestres. Entre los principales servicios que ofrece la empresa podemos encontrar:

Transporte Marítimo[18]

Modaltrade a través de sus Oficinas y Agentes en múltiples países cuenta con una importante red a nivel mundial de servicios logísticos de transporte marítimo ofreciendo una gran flexibilidad al entregar múltiples alternativas de Líneas Navieras y alternativas de transporte de las cuales elegir.

Modaltrade ofrece servicios puerta a puerta (*Door to Door*), es decir, tomando la carga en la bodega o planta del exportador y entregándola en la del importador; carga suelta (*LCL*), para quienes no necesiten un contenedor entero para transportar su carga; carga en contenedor (*FCL*); Agenciamiento Aduanero tanto en origen como destino, permitiendo la entrega de la carga en destino final libre de pago de impuestos y aranceles para el cliente final; seguros, asociados al transporte de la carga tanto vía marítima como terrestre; entre otros servicios asociados al transporte marítimo.

[18] MODALTRADE, *Transporte Marítimo*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=17&Itemid=30, 02.06.2013, 7:57 PM.

Transporte Aéreo[19]

Modal Trade S.A. ofrece un servicio "*Just in Time*"[20] para aquellos productos más delicados o mercancías que se necesiten con más urgencia. Este servicio es especialmente ocupado por carga de alto valor como electrónicos (ej.: celulares), muestras para ferias y exposiciones internacionales, carga fresca como choritos, entre otros.

Transporte Terrestre[21]

Modal Trade S.A. cuenta con una amplia red de Transportistas a lo largo el país. Ofreciendo servicios de entrega directa, recibida en el puerto o aeropuerto y entregada directamente en la bodega del cliente; o diferida, retirada desde el puerto y aeropuerto para luego ser almacenada hasta cuando el cliente pueda recibirla en su bodega; para carga seca (d*ry),* fresca o refrigerada (*Reefer*); para carga en contenedor (FCL) o carga suelta (LCL), parte de contenedor; Carga especial (de características especiales) y Carga Proyecto.

[19] MODALTRADE, *Transporte Aéreo*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=18&Itemid=31, 02.06.2013, 8:03 PM.
[20] Justo a tiempo
[21] MODALTRADE, *Transporte Terrestre*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=19&Itemid=32, 02.06.2013, 8:07 PM.

Servicios de Carga[22]

Modal Trade S.A. ofrece los siguientes servicios asociados a cargas para sus diversas líneas de transporte: Consolidación (llenado de un contenedor), Desconsolidación (vaciado de un contenedor), Paletizaje (unificación de carga en pallets), Armado de promociones, Predistribuido, Informes de inspección y/o certificación (*Surveyors)* independientes [23] (inspecciones certificadas), Embalajes especiales, Fumigaciones, Servicios a la medida (*Taylor Made[24])*

Carga de Proyectos[25]

Modal Trade S.A. tiene vasta experiencia en la ejecución de Proyectos especiales de transporte. Modal Trade S.A. fue la empresa licitada para la importación de los carros de Metro S.A. comprados a Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A. (CAF S.A.) en España.

Almacenaje y Distribución[26]

Modal Trade S.A. ofrece alternativas de almacenaje, distribución y externalización de procesos de abastecimiento y logística. También ofrece servicios

[22] MODALTRADE, *Servicios a la Carga*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=33, 02.06.2013, 8:25 PM.
[23] Servicios de inspección y certificación a la mercancía.
[24] Servicios solicitados a la medida.
[25] MODALTRADE, Carga de Proyectos, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=35, 02.06.2013, 8:28 PM.
[26] MODALTRADE, Almacenaje y Distribución, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=36, 02.06.2013, 8:32 PM.

de pre-almacenaje de contenedores (*pre-stacking*) a la espera de apertura almacenaje en puerto (*Stacking*) de acuerdo a la motonave para la exportación

Servicios a la Industria del Retail[27]

El objetivo de Modal Trade S.A. es ofrecer todos los servicios necesarios para poder entregar la mercancía en condiciones "listo para la venta" (*'ready to sell'*[28]*)*. Entre los servicios que Modal Trade S.A. ofrece encontramos: Planchado, Etiquetado, Inspecciones, Control de discrepancia, Impresión de Etiquetas en Origen, Embalado de productos, Dispositivos antirrobos, Pegado de etiquetas de precios, Visualización de carga 24/7, Preparación de cargas dispuestas en colgadores (*garment on hangers, GOH*[29]), Preparación de Combos Para fiestas o promociones, Cargas Paletizadas y ensamblados en línea.

1.1.6.- MERCADOS

Modal Trade S.A. cuenta con una importante Red de Agentes en el Mundo, contando además con sus propias oficinas en: Chile, Perú, México, EE.UU. y España[30].

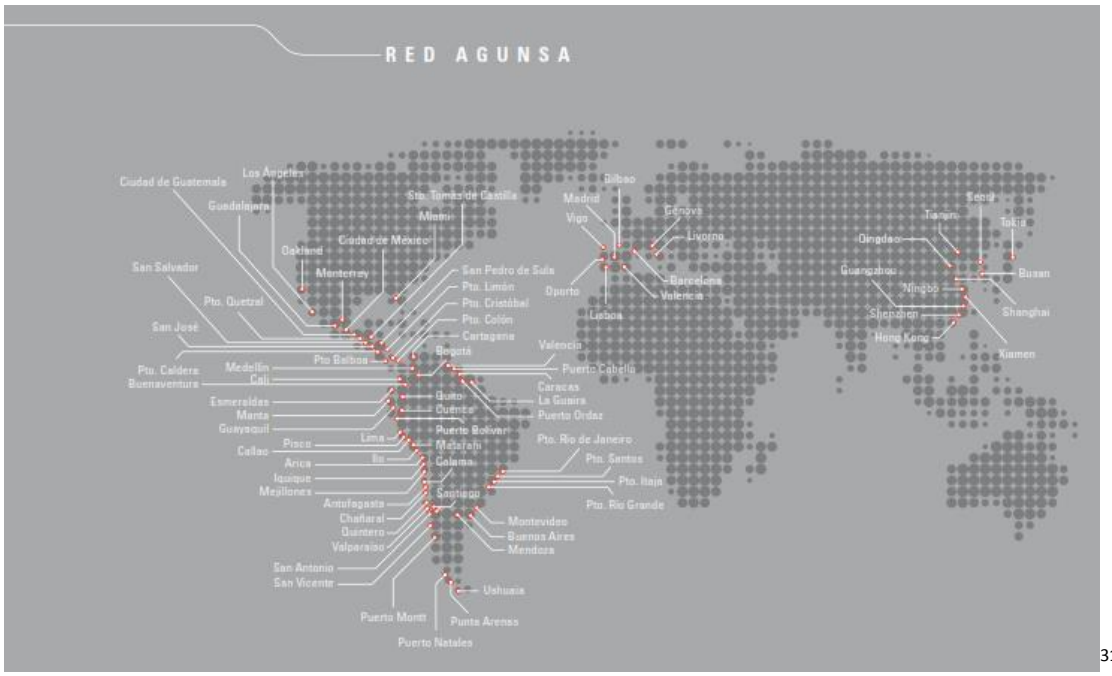
Esto ha permitido a Modal Trade S.A. no sólo ofrecer servicios de transporte internacional a una gran cantidad de países, sino también servicios integrales de logística

[27] MODALTRADE, Servicios a la Industria del Retail, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=29&Itemid=71, 02.06.2013, 8:35 PM.
[28] Listo para la venta.
[29] *Garment on hangers*: carga que se dispone en colgadores, como ropa.
[30] MODALTRADE, *Oficinas MODALTRADE*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=26&Itemid=42, 02.06.2013, 8:45 PM.

al poder participar en todo el proceso logístico en otros países a través de sus agentes. Permitiendo además ofrecer un servicio puerta a puerta, todo incluido desde los diversos orígenes/destinos de la red de agentes de Modal Trade S.A.

Entre los servicios más usados de Modal Trade S.A. encontramos el servicio de transporte marítimo internacional de carga refrigerada y seca a Norte América, Sudamérica, Europa del Norte y Mediterráneo, Asia, Oceanía desde los puertos centrales de Chile (Valparaíso y San Antonio), puerto del sur (San Vicente, Coronel y Lirquén) y de las zonas más australes de Chile como la Patagonia Chilena.

Modaltrade también es parte de la Red del Grupo de Agencias Universales S.A. (*AGUNSA)*, la cual consta oficinas en más de 20 países.

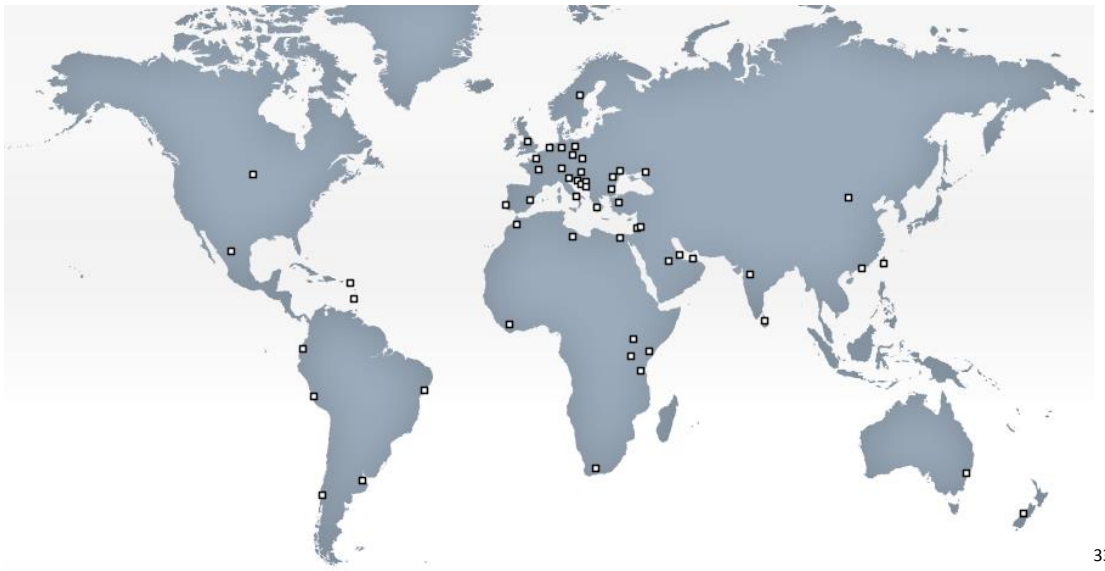


[31]

Igualmente Modal Trade S.A. y sus oficinas en otros países son parte de la red Easy-fresh Logistics, red de agentes especializados en carga fresca y refrigerada, que cuenta con Agencias en más de 50 países[32].

[31] Figura 6, Red de Agencias de AGUNSA, http://www.agunsa.com/index.php?option=com_content&task=view&id=43&Itemid=137, 07.05.2013, 7:32 PM

[32] EASY-FRESH, *Network - Focal points*, http://www.easyfresh-logistics.com/network_02.php, 02.06.2013, 9:03 PM.



[33]

1.1.7.- PRINCIPALES POLÍTICAS

Las principales políticas de Modal Trade S.A. se encuentran definidas para sus dos departamentos esenciales: Atención al Cliente (*Customer Services*) y Operaciones.

Departamento de atención al cliente (Customer Services)

Lograr la fidelización, mantención y explotación de los clientes con una clara orientación en el Servicio al Cliente, atendiendo sus consultas, reclamos, recibiendo la retroalimentación del cliente potenciando la venta y proporcionando información sobre los productos y servicios de la empresa.

[33] Figura 7, Red Easy-Fresh, http://www.easyfresh-logistics.com/network_03.php, 02.06.2013, 8:55 PM

Departamento de Operaciones

Asistir a los diferentes departamentos de la empresa en el relacionamiento y la comunicación como intermediarios entre los clientes y los mercados externos, llevando a cabo las tareas operativas de gestión del comercio exterior.

De las políticas mencionadas podemos desprender el enfoque que da Modal Trade S.A. en la atención integral de las necesidades logísticas de los clientes en pos de ofrecer la mayor cantidad de servicios a un cliente a lo largo del tiempo.

1.3.- DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES REALIZADAS.

A continuación se describirán las funciones realizadas por el autor durante su Práctica Profesional en el Departamento de Operaciones de Modal Trade S.A., en la oficina principal en Santiago de Chile, durante los meses de Noviembre a Diciembre del año 2012.

La práctica profesional realizada por el autor constó de tres etapas: el Proceso de Inducción, por medio del cual se buscó entregar una visión holística de los procesos internos; y dos etapas más en las cuales se dio un especial enfoque en el aprendizaje de los procesos documentales: Operaciones Marítimas: Proceso Documental de Exportación, y Operaciones Marítimas: Proceso Documental de Importación.

1.3.1.- PROCESO DE INDUCCIÓN

La primera etapa de la Práctica Profesional consto de un proceso de adaptación e inducción que todo personal que se integre a Modaltrade S.A. debe pasar y que tiene una duración aproximada de 2 semanas.

El principal objetivo de este proceso de inducción es la entrega de una visión holística de la empresa y de las funciones de los distintos departamentos, facilitando la coordinación y entendimiento entre los gestores de los distintos procesos dentro de la empresa y la mejor compresión del rol personal en el cumplimiento de las funciones del departamento al que se pertenece y de los objetivos de la empresa.

Este proceso se conforma por una serie de pequeñas capacitaciones realizadas por los mismos empleados de cada departamento, a los cuales el Gerente de Operaciones y Ventas les delega la responsabilidad de instruir al nuevo empleado sobre los aspectos básicos de las funciones que realizan en su respectivo departamento.

En primer lugar se comienza con “atención al cliente” donde el objetivo es dar a conocer los principales servicios que ofrece Modal Trade S.A., principales proveedores, orígenes y destinos, principales clientes y por los aspectos generales que hay que considerar en una cotización de servicio.

A continuación sigue el “departamento de operaciones”, compuesto de 3 partes: operaciones de exportación marítima, de importación marítima y de coordinación de transporte. El objetivo de esta capacitación es dar a conocer los distintos formatos de

solicitud o envío de información, a clientes y proveedores, y sobre el proceso documental interno de facturación y cierre de una operación.

Por último es en el "departamento de finanzas" donde se profundiza en el proceso de cierre de una operación, especialmente los requisitos para éste, incluyendo el proceso de solicitud de nota de crédito, información requerida para crear un cliente en sistema, división de los conceptos de facturación por 4 líneas de negocios (aéreo, marítimo proyecto y terrestre), y por último la solicitud de pago de proveedores.

1.3.2.- OPERACIONES MARÍTIMAS: PROCESO DOCUMENTAL DE EXPORTACIÓN

La segunda etapa constó de una capacitación más profunda sobre el proceso documental de las exportaciones marítimas. El objetivo principal de la etapa es permitir un manejo comprensivo de comienzo a fin del proceso documental de exportación marítima, desde que se recibe la confirmación de una nueva reserva de un cliente por parte de un ejecutivo de atención al cliente hasta el cierre y facturación de la operación.

El Proceso Documental de una Exportación Marítima está compuesto principalmente de los siguientes pasos:

- Confirmación de reserva de espacio con una Línea Naviera
- Carpeta interna de la operación y cierre de ésta
- Recepción y confección de Matrices de Conocimientos de Embarque

- Ingreso de matriz a *INTTRA*[34]*o* envío de matriz a departamento documental de Línea Naviera.
    - Transmisión de *ISF (10+2)*[35].
- Ingreso de información a *MAGAYA*[36].
- Borrador de conocimiento de embarque y envío del borrador de conocimiento de embarque hijo a cliente para visto bueno
- Envío del Aviso de Llegada (*Arrival Notice)* a Agentes junto con las notas de crédito y débito.
- Ingreso de información al sistema de manifestación electrónica de la Aduana Chilena
- Emisión de Conocimiento de embarque originales y copias no negociables.
- Solicitud de pagos a proveedores.
- Solicitud de emisión de facturas de exportación exentas y afectas.

Confirmación de reserva de espacio con una Línea Naviera

Una vez aceptada la cotización hecha por el Ejecutivo de Ventas por parte del Cliente el primer paso en una Operación de Exportación Marítima es la coordinación de una

[34] Red multi-*carrier* para embarcaciones marítimas.
[35] Importer Security Filing,
[36] Sistema computacional de logística

reserva con la Línea Naviera. La coordinación de la reserva es gestionada por el ejecutivo de atención al cliente.

Una solicitud de reserva para poder ser gestionada con la línea naviera debe considerar toda la información pertinente al embarque que quiere ser solicitado. La información requerida por la línea naviera es la siguiente: puerto de carga (origen) y puerto de descarga (destino); Tipo de Mercancía; Cantidad (en contenedores y tipo de contenedor o en peso/volumen para carga suelta); temperatura y ventilación (en el caso de carga refrigerada), condiciones especiales requeridas (lugar de emisión del conocimiento de embarque, emisión valorada o sin valorar del documento, etc.), tarifa acordada (cotizada al ejecutivo de ventas o tarifa estándar), Servicio solicitado (que Motonave y viaje se solicita), de esta manera se indica la semana del año en la que se quiere embarcar. Toda esta información debe ser solicitada por el ejecutivo de ventas o atención al cliente al momento de cotizar o ser solicitado el servicio.

Una vez recibida la confirmación de la reserva de espacio con la Línea Naviera se procede a confirmar al cliente de Modal Trade S.A. Se elabora un documento de Confirmación de Reserva el que es enviado, el cual debe indicar toda la información relevante a la reserva. El documento de Confirmación de Reserva debe contener la siguiente información extra a la mencionada anteriormente: número de referencia interna, lugar de entrega (*Place of Delivery)* en el caso de ser un servicio a puerta (directo a la

bodega del importador), tiempo estimado de arribo de la nave (*ETA*[37]*)*, tiempo estimado de salida de la nave (ETD[38]), tipo de movimiento (carga en contenedor FCL[39], carga suelta LCL[40], carga de un embarcador a varios consignatarios FCL/LCL[41], carga de varios embarcadores a un consignatario LCL/FCL[42], carga rodante RO/RO[43], etc.), número de reserva o *Booking* (proporcionado por la línea naviera), fecha de cierre documental (fecha tope en que debe ser enviada la información para la creación del conocimiento de embarque), fecha de entrega de contenedor en puerto (*Stacking),* depósito de contenedores asignado para retiro de contenedor, lugar de entrega de carga para consolidado, tarifa de flete marítimo y condición de pago de este (en origen o destino).

Es responsabilidad del Departamento de Operaciones verificar toda esta información y exigir toda aquella que falte.

Carpeta interna de la operación y cierre de ésta

Una vez enviado el documento de Confirmación de Reserva al Cliente el ejecutivo de atención al cliente procede con la creación de la Carpeta física para la operación.

La carpeta debe contener toda la información pertinente a costos de la operación, tarifas de venta de la operación, documentos de la carga de la operación (matriz de

[37] *Estimated time of Arrival* (fecha estimada de llegada)
[38] *Estimated time of Departure* (fecha estimada de zarpe)
[39] *Full container Load* (movimiento de un contenedor)
[40] *Less than Container Load* (movimiento de carga consolidada)
[41] Movimiento de un contenedor con más de un consignatario.
[42] Consolidado de un contenedor por parte de más de un exportador a un solo consignatario.
[43] *Roll on/Roll off* (movimiento de vehículos)

conocimiento de embarque, copia del conocimiento de embarque, entre otros), facturas y una planilla de venta que detalle los costos y ventas finales junto con la utilidad que se obtuvo de la operación. La planilla de ventas debe ser una fiel representación de las condiciones de una exportación marítima, sus costos y su venta, además de la información técnica correspondiente al embarque (origen/destino, agente en destino, nave y viaje, número de reserva, peso y volumen, condición de pago, etc.)

Es responsabilidad del departamento de operaciones que toda esta información este incluida en la carpeta cuando ésta sea entregada al departamento de finanzas.

Recepción y confección de matrices de conocimientos de embarque

La matriz de un conocimiento de embarque es un documento que proporciona el Exportador que contiene todos los datos necesarios para conformar un Conocimiento de Embarque.

Estos datos incluyen: datos completos del exportador (*shipper*), importador o consignatario (*consignee*) y notificado (*Notify*),; Número de reserva; motonave y viaje; puerto de carga *POL* y puerto de descarga *POD*; Número de contenedor y sello en el caso de Carga en Contenedor (FCL*)*; Cantidad de Bultos totales y Peso Bruto total; Cantidad de Bultos y Peso Bruto por Contenedor en el caso de Carga en Contenedor; Volumen estimado en el caso de Carga suelta (*LCL)*; Descripción de la mercancía; Temperatura y Ventilación en el caso de Carga refrigerada *(Reefer* [44] *)*; Partida

[44] Carga refrigerada.

Arancelaria; Clase y número UN[45] para Carga Peligrosa; Destino Final en el caso de Tránsito International; además de cualquier información exigida por la aduana en destino.

Con esta información recibida en un Instructivo de embarque por parte del Exportador o en una matriz confeccionada por una Agencia de Aduana se procede a conformar la matriz del Conocimiento de Embarque que es enviada a la línea naviera. Esta matriz es exactamente igual a la proporcionada por el Exportador con la excepción de que el Exportador para este documento es el Embarcador (*Freight Fowarder)* y el Consignatario es el Agente del Embarcador en Destino.

Existe un caso especial en el que se confecciona una Matriz de embarque Directo, es decir, con el Exportador y Consignatario real. Esta es una opción que se utiliza generalmente para disminuir los costos relacionados con el uso de una Agencia en Destino tanto para el Exportador como para el Embarcador (*Freight Fowarder).* El principal problema de este método es que la Línea Naviera accede a la información del Exportador real, ocurriendo casos en que la misma Línea Naviera ofrece mejores tarifas directamente a los Exportadores y por tanto algunos de estos terminan embarcando directamente con las Líneas Navieras.

[45] Número de cuatro dígitos que identifica el tipo de mercancía peligrosa.

Ingreso de matriz a INTTRA o envío de matriz a departamento documental de línea naviera.

Actualmente existen tres métodos para el envío de solicitudes de reserva a las líneas navieras y conocimientos de embarque a las líneas navieras con que trabaja Modal Trade S.A., los cuales son: sistema de la red INTTRA, envío directo vía correo electrónico al departamento de operaciones de la línea naviera y el envío vía sistema de intranet propio de la línea naviera.

INTTRA es la red Multi-Carrier más grande del Mundo en la industria de embarques marítimos[46]. INTTRA cuenta con un sistema vía web o software especialmente diseñado para las necesidades de la industria del transporte marítimo internacional mediante el cual principalmente los clientes de las líneas navieras pueden hacer sus solicitudes de reserva de espacio a las líneas navieras y hacer los envíos de las matrices de conocimientos de embarque a las líneas navieras.

Las Principales Líneas navieras que trabajan con sistema de INTTRA son[47]:

- *Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (K-Line)*
- *American President Line. (APL)*
- *CMA CGM*

[46]INTTRA, About us – Overview, http://www.inttra.com/about/about-inttra, 01.06.2013, 9:53 am
[47] INTTRA, The Network – Carriers, http://www.inttra.com/the-network/partners/carriers, 02.06.2013, 4:49 pm.

- *Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV)*
- *Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG (Hamburg Süd)*
- *Hanjin Shipping*
- *Hapag-Lloyd*
- *Maersk Line*
- *Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL)*
- *Mediterranean Shipping Company, S.A. (MSC)*
- *Nippon Yusen Kaisha, (NYK Line)*

Existen líneas navieras que sólo reciben solicitudes de reserva y matrices de conocimiento de embarque vía correo electrónico en formatos establecidos por ellos. Principalmente embarcadores-consolidadores (*NVOCC*) funcionan con este sistema ya que ellos mismo deben luego reenviar la información a las respectivas líneas naviera con que trabajan.

Por último, algunas Líneas Navieras poseen sus propios sistemas para la solicitud de reservas y transmisión de información, a los cuales se acceden a través las páginas web de cada línea naviera que las posea. Las principales líneas navieras con sistema propio que utiliza Modal Trade S.A. son: Compañía Chilena de Navegación Interoceánica

(*CCNI)*, *Maersk Line* y Compañía Sudamericana de Vapores (*CSAV)*. Hay líneas como *Maersk Line* con las que se utiliza ambos sistemas de información (INTTRA y el propio).

Al momento de conformar una matriz de embarque es importante considerar que existen diversas terminologías que cada línea no acepta dentro de los Conocimientos de Embarque (ej.: precios) y todas las Líneas exigen como regla general que toda la información entregada sea en inglés.

Transmisión de ISF 10+2[48].

El ISF o "formulario de seguridad llenado por el importador" es un formulario mandatorio por la Aduana de EE.UU. que toda persona o empresa que desee importar sus mercancías transportadas en contenedor a los EE.UU. debe enviar hasta las 24 horas previas al zarpe de la motonave con destino a un puerto de EE.UU. Este sistema está pensado para poder analizar toda la información sobre una carga previa su llegada a EE.UU. para determinar su riesgo y así planear inspecciones o derechamente su rechazo previo a su llegada. También es conocido como el "10+2" debido a que contiene 10 elementos que deben ser llenados por el Exportador y 2 elementos que indica la Línea Naviera. Los 10 elementos que debe proporcionar el Exportador son:

- Nombre y Dirección del productor o proveedor
- Nombre y Dirección del Vendedor

[48] TODO LOGISTICA, Regulación ISF: un artículo muy interesante, http://todologistica.wordpress.com/2010/02/10/regulacion-isf-un-articulo-muy-interesante/, 03-06-2013, 11:04 PM

- Nombre y Dirección del Comprador
- Nombre y Dirección del Destinatario
- Lugar de Consolidación del contenedor
- Nombre y Dirección del Consolidador
- Número de registro del Importador
- Número de Registro del Consignatario
- País de Origen
- Partida Arancelaria de la mercancía

Los 2 elementos que debe proporcionar la Línea naviera son:

- Plan de posicionamiento de los contenedores de la nave
- Mensaje del estado del contenedor.

Existen dos requisitos extras a los mencionados que no están considerados dentro del 10+2 pero sin ellos sería rechazado ya que son utilizados para relacionar la información transmitida: El Número de Conocimiento de Embarque Madre (*MBL)* y el Número de Conocimiento de Embarque Hijo (*HBL)*. Estos deben ser ingresados bajo su codificación internacional (*SCAC Code*[49]*)*, los números de conocimiento de embarque identificados

[49] Standard Carrier Alpha Code

con el código deben ser solicitados a la Línea naviera o embarcador-consolidador (*NVOCC*)

Ingreso de información a *MAGAYA*

Magaya es una empresa que ofrece sistemas computacionales de logística para manejar embarques y otros servicios que los proveedores de servicios logísticos ofrecen a sus clientes[50].

Modal Trade S.A. utiliza el software de *Magaya* en el Proceso de Documentación de Exportaciones Marítimas para la confección de documentos como: Confirmación de Reservas, Conocimientos de Embarque, Facturas *(Invoice)* para Agentes y clientes extranjeros, Notas de Crédito y Nota de Débito.

Borrador de conocimiento de embarque y envío del borrador de conocimiento de embarque hijo a cliente para visto bueno

Un *draft* es un documento borrador de un conocimiento de embarque. Algunas de las Líneas navieras a través de sus sistemas documentales ofrecen los draft previa la transmisión de la información de los conocimientos de embarque a Aduana en Chile y en Destino.

El borrador del conocimiento de embarque debe ser creado y enviado al cliente de acuerdo a los tiempos con que trabaja la línea naviera que transporta la carga para su revisión y aprobación.

[50] Magaya, About Us, http://www.magaya.com/company/about_us.aspx, 02-06-2013, 4:53 pm.

Es importante que de existir este documento sea exigido y revisado previo a su cierre, ya que toda corrección posterior al Cierre del Documento tendrá un costo, independientemente si fuese o no un error de transcripción de la información de la matriz enviada al documento procesado por la naviera.

En el caso de solicitar una corrección al Conocimiento de Embarque el momento más apropiado para hacerla es previo o junto a la recepción del *draft* debido a su menor costo.

Envío de aviso de llegada junto a la nota de crédito/débito

El Aviso de Llegada (*Arrival Notice)* es el aviso que se envía al Agente de Modal Trade S.A. en Destino con la información relevante de un embarque saliente en el cual se solicita sus servicios de agenciamiento. Debe contener la información básica del embarque como: puerto de carga *POL;* puerto de descarga *POD;* fecha estimada de zarpe *ETD;* fecha estimada de llegada *ETA;* Línea Naviera*;* Número de contenedores o peso/volumen (*ton/cbm* [51] *)*; Nombre del Exportador y Nombre del Importador; Descripción breve de la carga; número de Conocimiento de Embarque Madre (MBL), condición de pago y condición de emisión; número de Conocimiento de Embarque Hijo (HBL), condición de pago y condición de emisión; borrador o Copia de Conocimiento de Embarque Madre (MBL); borrador o Copia de Conocimiento de Embarque Hijo (*HBL)* y Nota de Crédito o Débito.

[51] Peso/volumen.

La condición de pago del Conocimiento de Embarque madre e hijo pueden ser: ambos pagaderos en origen *Prepaid*[52]/*Prepaid*; el madre pagadero en origen y el hijo en destino *Prepaid*/*Collect*[53]; o bien, ambos pagaderos en destino *Collect*/*Collect*.

Ingreso de información al sistema de manifestación electrónica de la Aduana Chilena

SIDEMAR es el nombre del software para la transmisión electrónica de manifiestos marítimos y conocimientos de embarque a Aduana chilena[54].

Los Embarcadores (*Freight Fowarder)* poseen 24 horas hábiles para transmitir los Conocimientos de Embarque Hijos o Nietos (*HBL* y *NBL*[55]*)* una vez transmitido el conocimiento de embarque de la línea naviera, el cual debe ser transmitido dentro de 72 horas hábiles desde el zarpe de la motonave desde el puerto chileno.

Es importante la transmisión de esta información a la Aduana chilena ya que hoy en día es un requisito excluyente para la legalización del Documento Único de Salida y por tanto la recuperación del IVA de exportación.

Emisión de conocimientos de embarque originales y copias.

Con respecto a los Conocimientos de Embarque son varias las opciones a considerar sobre a su tipo y lugar de emisión.

---

[52] Pagadero en Origen.
[53] Pagadero en Destino.
[54] Dirección Nacional de Aduanas, *Manifiesto Electrónico Marítimo*, http://www.aduana.cl/manifiesto-maritimo/aduana/2007-04-16/191902.html, 02.06.2013, 7:46 pm.
[55] Conocimiento de Embarque nieto

El tipo de documento: Emisión de Conocimiento de Embarque Madre (*MBL)* directo de la Línea Naviera o Emisión de Conocimiento de Embarque Hijo (*HBL)* de Modal Trade S.A.

El tipo de emisión: Emisión en Origen, en Destino (*Express Release*[56]*)*, o en destino con copia simple no negociable (*Seaway Bill*[57]*)*, Conocimiento de Embarque (BL) valorado o sin valorar (*AS PER AGREEMENT*[58]*)*.

Las condiciones de emisión del Conocimiento de Embarque se indican al momento de realizar la reserva, y cualquier corrección posterior a la fecha de corte documental conllevará a un costo extra.

En el caso de un Conocimiento de Embarque (BL) directo de la Línea Naviera es necesario contar un con Poder Simple del Exportador para poder retirar el documento, debido a que Modaltrade sólo hace de parte de coordinador logístico y no aparece en el Conocimiento de Embarque como embarcador. Los Conocimientos de Embarque (BL) directos son emitidos sin valorar (*AS PER AGREEMENT)* generalmente debido a la diferencia de tarifa que existe entre la tarifa real del Conocimiento de Embarque Madre (*MBL)* y la tarifa vendida al cliente a través del Embarcador (*Freight Fowarder)*. Debido a que es necesario un Conocimiento de Embarque (BL) valorado para poder obtener el visto bueno en Aduana de una exportación cuando la Condición de Venta incluye el monto del flete marítimo en el precio se emite una Copia Valorada emitida por

[56] Emisión de originales en Destino
[57] Emisión en Destino con copia simple no negociable
[58] BL sin valorar.

Modaltrade sólo para esos fines en Aduana. En el caso de ir valorados se solicita a la Línea Naviera una sobrevaloración del Conocimiento de Embarque (*BL)* de acuerdo a la tarifa de venta pública; este último método es permitido por muy pocos Consolidadores (*NVOCC*) y Línea Navieras (Carriers).

En el caso de un Conocimiento de Embarque (*BL)* emitido por Modal Trade S.A. en su gran mayoría son valorados.

El lugar de emisión del Conocimiento de Embarque suele ser decidido por el cliente, sin embargo existen ciertos destinos en donde hay regulaciones que limitan esta decisión. Como por ejemplo algunos destinos que no permiten la emisión en destino con copia simple (*seaway bill*).

Solicitud de pagos a proveedores.

Para poder realizar cualquier pago es importante que la Factura del servicio a Cancelar tenga una referencia clara que identifique la operación a la que pertenece, idealmente el número de operación interna de Modal Trade S.A. o por defecto el número de Reserva de la naviera.

Modal Trade S.A. tiene la capacidad de emitir cheques tanto en Dólares como en Pesos chilenos. Los métodos de pago varían de proveedor a proveedor consistiendo de: pagos en cheques, pagos por transferencia electrónica y crédito vigente.

Debido a que Modal Trade S.A. es una Empresa del Grupo de Agencias Universales S.A. es necesario que los cheques vayan firmados tanto por el Gerente General de Modal Trade S.A. como por una de las firmas autorizadas de Agencias Universales S.A..

Actualmente Modal Trade S.A. posee crédito con todas las empresas del Grupo Empresas Navieras S.A. *(*Agencias Universales S.A. *AGUNSA, Compañía Chilena de Navegación Interoceánica CCNI, American Presdident Line APL, etc.)*, con *SHIPCO*[59], *CRAFT*[60], la gran mayoría de sus transportistas terrestres, Depósitos y Contenedores S.A. (*DYC*[61]*)*, entre otros.

Solicitud de emisión de facturas de exportación exentas y afectas.

Modal Trade S.A. ha externalizado su proceso de facturación a *REPORT*, empresa del Grupo de Agencias Universales S.A. (*AGUNSA). REPORT* tiene asignado a un operativo para que atienda las solicitudes de Facturación de Modal Trade S.A.

En el caso de que sea necesario facturar de manera interna, Modal Trade S.A. utiliza el sistema *SAP*[62] para la Facturación y Contabilidad; además como empresa está habilitada para la emisión de facturas electrónicas por el Servicio de Impuestos Internos.

Debido al carácter especial de los transportes internacionales Modaltrade tiene la facultad de emitir facturas afectas y exentas (sin IVA).

[59] *SHIPCO*: Shipco Transport, *Carrier NVOCC.*
[60] *CRAFT*: Craft Multimodal, *Carrier NVOCC.*
[61] *DYC*: Depósitos Y Contenedores S.A.
[62] *SAP*: software de aplicaciones para empresas, base de datos y estadísticas, facturación, entre otros.

1.3.3.- OPERACIONES MARÍTIMAS: PROCESO DOCUMENTAL DE IMPORTACIÓN

La última etapa de la práctica profesional realizada por el autor fue una capacitación más profunda sobre el proceso documental de las importaciones marítimas. El objetivo de esta etapa es permitir un manejo comprensivo del proceso documental de importación marítima.

El Proceso Documental de una Importación Marítima está compuesto de los siguientes pasos:

- Recepción de Aviso de Llegada desde los Agentes.
- Presentación de Apertura al Manifiesto
- Corrección y Canje de Conocimiento de Embarque
- Aviso de Desconsolidación
- Solicitud de Pagos a Proveedores.

Recepción de avisos de llegada desde los agentes.

De manera similar a los Avisos de Llegada (*Arrival Notice*) que el departamento documental envía a los Agentes de Modal Trade S.A. en distintos países que se envían en las Operaciones de Exportaciones Marítimas, en las importaciones se reciben Avisos de Llegada de los Agentes. Estos contienen toda la información relevante de los

embarques entrantes. Está información es enviada a los ejecutivos de atención al cliente asignados de acuerdo a país de origen.

A su vez las Líneas Navieras y Consolidadores (*NVOCC*) envían un Avisos de Llegada a los consignatarios de los conocimientos de embarque madre, en este caso Modal Trade S.A., con toda la información del embarque de importación, una vez que éste realiza su último trasbordo.

Un par de semanas antes del arribo de la nave como máximo y una vez confirmado el trasbordo por parte de la línea naviera, el ejecutivo de atención al cliente procede a enviar el aviso de llegada al cliente final.

Las importaciones pueden ser de dos tipos: Instruidas desde Destino o gestionadas desde origen (directo por el Agente del Embarcador).

Presentación de apertura al manifiesto

El Manifiesto de Carga es un documento con que se declara tanto la carga de una nave como su origen y destino final, el medio de transporte (nave y viaje), descripción, peso, marcas y sellos, embarcadores y consignatarios, entre otros.[63] [64]

Una vez que se recibe el Aviso de Llegada de la Línea Naviera o Consolidador (*NVOCC*) se procede a confeccionar la Apertura de Manifiesto. Una Apertura de

[63] Business Dictionary, *Manifest*, http://www.businessdictionary.com/definition/manifest, 02.06.2013, 10:30 PM.
[64] Superintendencia de Administración Tributaria, *Manifiesto de Carga*, http://sat.gob.gt/sitio/index.php/aduanas/manifiesto-de-carga.html, 02.06.2013, 10:34 PM.

Manifiesto es un documento que desglosa el manifiesto de un Conocimiento de Embarque Madre incluyendo el manifiesto de un Conocimiento de Embarque Hijo o Nieto. En su efecto el Manifiesto confeccionado en la apertura reemplazará al manifiesto del Conocimiento de Embarque Madre en todos sus efectos ante Aduana con el Conocimiento de Embarque Hijo referenciado en él.

La Apertura de Manifiesto consiste de: Carta de Apertura, documento que indica la Motonave y viaje, el número de Conocimiento de Embarque Madre a aperturar, el número de Conocimiento de Embarque Hijo o Nieto a agregar, el Agente en origen, el almacén donde declarar la carga y la empresa que realiza la apertura; Manifiesto, documento que incluye la información del exportador y consignatario del Conocimiento de Embarque Madre, número de Conocimiento de Embarque Madre, Nave y viaje, puerto de carga (*POL)* y puerto de descarga (*POD)*, Destino final, Marcas y sellos (número de contenedor), descripción de la carga, peso, exportador y consignatario real (reflejado en el Conocimiento de Embarque Hijo o Nieto); y copia de Conocimiento de Embarque Madre o Hijo (en el caso de Aperturar Conocimiento de Embarque Nieto) canjeados en la Línea Naviera.

Corrección y canje de conocimiento de embarque

En el caso de un Conocimiento de Embarque Hijo (*HBL)* o Nieto emitido en Origen por el Agente, es necesario corregir el Conocimiento de Embarque con la información final presentada en la Apertura de Manifiesto, considerando el trasbordo e incluyendo

información que originalmente no estaba en el Conocimiento de Embarque, pero es requerida por Aduana, la cual es: número de Conocimiento de Embarque Madre, compañía naviera y fecha de emisión del Conocimiento de Embarque Madre, valor del Flete marítimo, número de contenedor y sello definitivo. Cada corrección debe estar acompañada por un timbre de corrección que indique la empresa que realice la corrección, la fecha de la corrección y la firma y RUT de la persona autorizada ante Aduana para hacer correcciones a nombre de la empresa.

A su vez el Conocimiento de Embarque debe ser endosado por el Consignatario al Agente de Aduana para que éste tenga el poder para realizar todas las gestiones necesarias ante Aduana. Una vez endosado se debe proceder con el Canje del conocimiento de embarque, que conforme al Código de Comercio, el original del Conocimiento de Embarque debe entregarse al emisor del BL o representante como prueba de la recepción conforme de la carga en el puerto de destino[65]

Aviso de desconsolidación

En el caso de las cargas consolidadas una vez arribada la carga al puerto de descarga los embarcadores proceden con el desconsolidado del contenedor y separación de las cargas por consignatario. Los embarcadores envían un Aviso de Desconsolidado en el que detallan, el lugar, el día y hora en que el contenedor será desconsolidado y la fecha y hora en que el consignatario podrá hacer el retiro de la carga.

[65] Globaldesk, Glosario, http://www.globaldesk.cl/u/web/guest/glosario, 20-05-2014 12:38pm

Solicitud de pago de proveedores

Al igual que en el proceso documental de exportaciones marítimas, las mismas condiciones aplican.

Cabe destacar que en el caso particular del proceso documental de importación marítima la apertura de manifiesto no será aceptada por la línea marítima sin el conocimiento de embarque, lo que significa que el flete marítimo debe estar pagado en su totalidad. Además todas las líneas marítimas tienen cobros relacionados a la apertura, como cobro por presentación de apertura o emisión del conocimiento de embarque que al igual que lo anterior son requisitos para poder presentar la apertura de manifiesto.

CAPÍTULO 2: DESARROLLO DEL TEMA

2.1.- RAZONES QUE IMPULSAN EL TEMA A DESARROLLAR

Durante el desarrollo de la práctica profesional fueron varios los casos en los cuales tuve oportunidad de participar del proceso documental. En su mayoría, tanto las importaciones como exportaciones, siguen un conducto regular y no existen mayores problemas ni costos no considerados previamente en la cotización.

Es cuando nos encontramos con una exportación o importación realizada por una persona sin mayores conocimientos de comercio exterior o bien se trate de una operación de características nuevas (un nuevo destino, nuevo consignatario o proveedor, distintas condiciones de venta, etc.), que surgen imprevistos que generan inconvenientes

que requieren de una atención especial, generan costos extras y mayor dedicación de horas/hombre para su procesamiento documental.

Un tipo de caso que recurrentemente conlleva problemas logísticos y documentales es la importación o exportación de artículos personales. Es por esta razón que por regla general no se realizan servicios de exportación o importación de efectos personales en Modal Trade S.A. Sin embargo, muy de vez en cuando se acepta la gestión de este tipo de servicio.

Durante mi tiempo trabajando en Modal Trade S.A. tuve la oportunidad de participar de la gestión del proceso documental de una operación de importación de efectos personales desde EE.UU., la cual tuvo como característica particular la importación de automóviles usados, comprados en el extranjero, e importados por ciudadanos chilenos que habían residido fuera del país por un periodo de más de 10 años.

El interés nacido de esta operación en particular, motivado por el profesor guía Dr. Roberto Yokota Beuret, es desarrollar una breve investigación y análisis del proceso de importación para desarrollar una guía práctica con los conceptos y cobros que deben considerar los importadores al momento de hacer este tipo de operaciones. Además se analizará el caso mencionado previamente.

2.2.- OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS. DEL TEMA A INVESTIGAR

A continuación se definirán los objetivos generales y específicos del tema seleccionado por el autor “Guía básica del proceso de importación a través de un freight fowarder:

caso de análisis de importación de vehículos usados como efectos personales por ciudadanos chilenos que retornan de una residencia prolongada en el extranjero".

Objetivos Generales

A.- Identificar en el proceso de importación a través de un Freight Fowarder los conceptos y cobros más comunes que se pueden encontrar y desarrollar una guía práctica para personas que no se manejen dentro del rubro.

B.- Analizar el caso específico de la importación de efectos personales, en particular automóviles usados, por parte de ciudadanos chilenos que regresan al país después de residir en el extranjero por un periodo prolongado.

Objetivos Específicos

a.- Desarrollar una Guía básica para la importación, dirigido a personas con poco conocimiento del rubro.

b.- Identificar los conceptos básicos y cobros más comunes dentro del proceso de importación a través de un Freight Fowarder, enfocado particularmente a le experiencia en Modal Trade S.A.

c.- Investigar consideraciones especiales en la ordenanza de aduanas para la importación de automóviles usados y describir las características especiales del proceso de importación de efectos personales: automóviles usados bajo el beneficio establecido en la Partida 0033 de la Sección "0" del Arancel Aduanero Nacional.

d.- Analizar un caso real de un cliente de Modal Trade S.A.

2.3.- MARCO TEÓRICO. DEFINIR LOS CONCEPTOS TEÓRICOS RELACIONADOS CON EL TEMA QUE SE DESARROLLARÁ.

Para comprender mejor los temas que serán tratados a continuación es importante tener un conocimiento básico de la terminología marítima de transporte más común utilizada en las operaciones de importaciones marítimas. Para ello favor revisar el Anexo 1 el cual contiene un glosario básico que comprende los conceptos técnicos que serán tratados a lo largo de este capítulo.

Para comenzar se definirán los principales pasos del proceso de importación a través de un embarcador (*Freight Fowarder*) con el fin de identificar los conceptos relativos a cada uno. Luego se desarrollará con un poco más de profundidad tres temas relacionados con el proceso de importación, en particular de vehículos usados, los cuales son: los INCOTERM, los Gastos locales de importación y finalmente la Importación de autos usados: características especiales.

Por último en base a lo anterior se analizará un caso de la vida real de importación de vehículos usados por un ciudadano chileno el año 2013.

2.3.1.- PROCESO BÁSICO DE IMPORTACIÓN A TRAVÉS DE UN FREIGHT FOWARDER

La importación como un proceso se repite con pequeñas variaciones dependiendo de los orígenes y características de la mercancía, por lo tanto para entenderlo mejor es importante tener un conocimiento, aunque sea básico, de los pasos que lo comprenden.

A continuación se definirán los 4 pasos principales en el proceso de importación a través de un embarcador (*Freight Fowarder*).

- Identificación de lo que se quiere importar y desde dónde (mercancía y su origen).
- Los documentos básicos necesarios para la importación.
- Cotización de los servicios logísticos con el embarcador
- Proceso de desaduanamiento en Chile

Identificación de lo que se quiere importar y desde donde (mercancía y su origen).

En primer lugar se debe determinar lo que se desea importar y desde dónde, para esto es necesario tomar contacto con un proveedor en destino o bien con los representantes o distribuidores de los distintos rubros, o sino, con las Cámaras de Comercio que existen en nuestro país.

Una vez tomado contacto con el vendedor se deben negociar los precios, cantidades y condiciones de la compraventa a realizar. Es importante al tratarse de una compra internacional que la cotización maneje e incluya el término de venta (*INCOTERM*) ya

que este definirá las responsabilidades dentro del proceso de exportación-importación de la mercancía y facilitará al embarcador entender las características del servicio que necesita el importador o exportador. Una vez negociado los términos se debe solicitar una Factura Pro Forma, esta debe incluir no restrictivamente, dependiendo de los términos de la venta, el valor de la mercancía, el valor del flete marítimo, terrestre o aéreo, los gastos locales, etc.

Teniendo una Factura Pro Forma, que indique el producto y las condiciones, se facilita el proceso de consulta sobre las características y requerimientos para la importación de la mercancía a un Agente de Aduana o Embarcador. Ahora bien, si el importador maneja la información necesaria sobre la mercadería y los términos de venta no es necesaria la factura proforma para que un embarcador pueda cotizar el servicio.

Es importante señalar que para importar un producto, éste debe cumplir con la normativa vigente en Chile, es por esto que especialmente cuando se tenga dudas se debe consultar a un Agente de Aduana o Embarcador para que asesoren respecto a la importación. [66]

Este punto es realmente importante ya que cualquier demora en la obtención de los documentos requeridos en destino por aduana u otras organizaciones gubernamentales podría significar que la mercancía sea retenida al llegar a Chile.

[66] Portal de Comercio Exterior, Proceso de Importación, http://www.portalcomercioexterior.cl/como_importar, 03-12-2013, 8:48 pm.

En el caso de un Agente de Aduana, éste puede aportar información relevante al proceso de importación en Chile. Mientras que un Embarcador proporcionará la información sobre el transporte de la mercancía o la tramitación en el país de origen de la mercancía.

Identificación de los documentos básicos necesarios para la importación.

Existen dos sistemas en el proceso de importación en Chile, dependiendo del valor declarado de la mercancía, importación en forma simplificada, es decir, que el importador lo tramita directamente e importación tramitada por un agente de aduana.

Para poder realizar una importación de trámite simplificado es necesario que esta cumpla con las siguientes características:

- Para mercancías sin carácter comercial, no superar un valor FOB de 1.500 dólares americanos.

- Para mercancías con carácter comercial, no superar un valor facturado de 1.000 dólares americanos.

Si no se cumple con las características señaladas el desaduanamiento deber ser hecho por un Agente de Aduana, quien es la persona que realizará la Declaración de Ingreso (DIN) para la importación. Es por esto que todos los documentos señalados deben ser entregados al Agente de Aduana para que actúe como representante del importador ante aduana.

La documentación básica en una importación con Agente de Aduana, especialmente en una de carácter comercial, pero no limitado a este, es la que se indicará a continuación comenzando por la documentación de carácter obligatorio.

Dentro de los documentos obligatorios para toda importación encontramos:

- Documento que acredite el dominio de la mercancía por parte del consignatario; conocimiento de embarque original, carta de porte o guía aérea.
- Factura comercial original, que acredite la mercancía como objeto de compraventa.
- Declaración Jurada del importador sobre el precio de las mercancías, formulario que entrega el agente de aduanas.
- Mandato, constituido por el sólo endoso al Agente de Aduana de un original del conocimiento de embarque o documento similar.

Dentro de los documentos que se requieren sólo para ciertas operaciones de importación encontramos:

- Certificado de Origen, en el caso de tratarse de una mercancía que pueda solicitar la rebaja o eliminación del arancel de acuerdo a alguno de los tratados internacionales vigentes.
- Lista de empaque. Obligatoria cuando se trata de carga contenida en un contenedor.

- Certificado de seguros, cuando el valor de la prima no se encuentre consignado en la factura comercial. O bien, una declaración de seguro teórico, en el caso que no exista un seguro para la carga.
- Nota de Gastos, cuando éstos no estén incluidos en la factura comercial.
- Permisos, visaciones, certificaciones o vistos buenos, cuando procedan.

Cotización de servicios de un embarcador

Antes de decidir definitivamente el proveedor al cual se comprará el producto que se desea importar, hay que considerar los otros costos relevantes que podrían elevar el precio de la importación, y por ende el costo final del producto puesto en Chile. Siendo el principal de estos el costo del transporte desde origen al destino final.

Al momento de cotizar es importante que señalen los siguientes puntos en la propuesta:

1. Flete marítimo:
    a. Puerto de embarque y Puerto descarga: es importante que señale el origen y destino del flete marítimo en la propuesta, para tener claro el tramo que comprende y los costos relacionados de transporte desde bodegas a puertos tanto en origen como en destino. Idealmente debe indicar el puerto de trasbordo en el caso de que haya uno.
    b. Mercancía o “Commodity”: en algunos casos los precios de los fletes marítimos varían dependiendo del producto de que se trate.

c. Tarifa: Debe estar desglosada en el caso de que haya costos variables. Debe señalar de que dependen estas variaciones. Indicando claramente que costos son pagaderos en origen y cuales en destino.

    - Flete All-in: flete marítimo que considera todos los cobros de embarque y desembarque en los puertos.

d. Frecuencia: se refiere a la frecuencia con que cuentan con el servicio, es decir, cada cuanto se podría realizar. Esto es importante especialmente para las personas que vayan a realizar una misma importación reiteradas veces, para que así puedan programar su tiempo de respuesta cuando tengan niveles de inventario bajos.

e. Tiempo de Tránsito, cantidad de días que demora el transporte.

f. Validez de la tarifa: es muy importante que indiquen hasta cuando es válida la tarifa, ya que los precios de los fletes marítimos varían constantemente debido a los precios de los combustibles y la demanda estacionaria. Esto es importante ya que hay clientes que cotizan con mucha anticipación, pero hay costos que pueden variar incluso de semana a semana como es recurrente en el flete marítimo desde China.

g. Máximo peso: en el caso de tratarse de un producto de gran peso, es importante tener en consideración esta parte, ya que en todos los países existen restricciones al máximo peso que puede ir en un contenedor o

camión. Un sobrepeso puede traducirse a mayores costos o incapacidad de tránsito por carretera.

h. Consideraciones generales: Se debe detallar que incluye y que no incluye el servicio propuesto. Como por ejemplo, disponibilidad de espacio, gastos locales, agenciamiento, etc. En lo posible debe indicar el costo de los extracostos (demurrage, documentales, etc.). Cuando se trate con un servicio de consolidación de contenedor se debe solicitar un set de fotografías del proceso ante cualquier problema de daños o mermas de mercadería.

i. Forma de pago: En el caso del crédito debe indicar desde cuando se cuentan los días, generalmente es desde la fecha de zarpe en el transporte marítimo, y si debe ser documentado.

2. Transporte terrestre:

a. Origen y destino: las tarifas de transporte varían dependiendo si son de sólo ida o ida y vuelta. Es importante en el caso que sea sólo ida, que la devolución del contenedor sea en el mismo lugar que el destino (ej. Si es en Santiago, debe ser en el depósito de contenedores de Santiago de la Línea Marítima), hay que tener en consideración que el deposito lo asigna la línea marítima de acuerdo a la demanda de contenedores o no siempre

es posible elegir el depósito de devolución el cual en general es el del puerto de llegada.

b. Tarifa: La tarifa debe indicar el tipo de camión y peso máximo que soporta. Ya sea de rampla corta (para un contenedor de 20 pies) o rampla larga (para un contenedor de 40 pies). La tarifa puede variar por el tipo de carga y su valor.

c. Consideraciones Generales: Debe indicar la cantidad de horas libres en planta para cargar el contenedor, y el costo de la sobreestadía. En el caso que se trate de un contenedor, se puede cotizar la desconsolidación en un extraportuario o la contratación de una Sidelifter (maquina paga bajar el contenedor a piso) en el caso que no se cuente con el equipamiento necesario para desconsolidar en planta. Cuando se trate con desconsolidaciones se debe solicitar fotografías del proceso, ante cualquier daño a la mercadería o mermas.

Por último, cualquier servicio relacionado con la importación puede ser cotizado y gestionado por un Freight Fowarder, ya sea el servicio de Agencia de Aduana (ofreciendo ellos ser los intermediarios entre el agente de aduana y el cliente) o bien la cotización y venta de seguros para la carga (a través de Compañías de Seguros)

Una vez se tienen los valores tanto de compra de la mercancía, como de transporte e internación ya se puede tener una imagen más completa de los costos que conllevaría hacerla. El próximo paso sería preparar la documentación.

Proceso de desaduanamiento en Chile[67]

Además de los documentos necesarios que se deben presentar a diversas entidades por la naturaleza de la mercancía se deben pagar los derechos aduaneros y el impuesto al valor agregado para proceder con la liberación de la mercancía y su nacionalización.

Toda mercancía que se importa a Chile está afecta al pago de los derechos aduaneros de importación (derecho ad valorem del 6% sobre el valor CIF, costo de la mercancía + el seguro + el valor del flete de transporte) y el pago del IVA sobre la base impositiva (el CIF + el derecho ad valorem).

En algunos casos, dependiendo de la naturaleza de la mercancía, se requiere pagar impuestos especiales, sobre la misma base impositiva.

En los casos en que se autoriza su importación, las mercancías usadas pagan un recargo adicional del 3% sobre su valor CIF, además de los tributos a los que están afectas, según su naturaleza.

[67] Diario Comex, Los primeros pasos para comenzar a importar, http://www.diariocomex.cl/14566/primeros-pasos-para-iniciar-proceso-de-importacion, 13.12.2013, 8:23 PM

En caso de mercancías originarias de algún país con el cual Chile ha suscrito un acuerdo comercial, el derecho ad valorem puede quedar libre o afecto a una rebaja porcentual siempre y cuando este dentro del marco del acuerdo.

Las Agencia de Aduana una vez se encuentra generado el Documento de Ingreso de la importación realizan una provisión de fondos donde indican el monto total de Impuestos y otros costos a cancelar por la importación. Esta provisión debe ser pagada para que el Agente de Aduanas continúe con el proceso de desaduanamiento de la carga.

En el Anexo 5 encontramos un ejemplo de provisión de fondos de la Agencia de Aduanas Aníbal Moya.

2.3.2.- INCOTERMS MÁS COMUNES EN LAS IMPORTACIONES MARITIMAS[68]

Al momento de realizar una compra en el extranjero es importante considerar las condiciones que incluirá esta venta y por tanto delimitarán las responsabilidades de cada parte a lo largo de este proceso. Es por esto que a continuación se referirá más a fondo sobre las clausulas estándares del comercio internacional, mejor conocidas como: INCOTERM.

Es por esto que primero que nada hay que entender que es un INCOTERM. "*Los INCOTERM son términos abreviados utilizados para estipular las cláusulas de un*

[68] MingTa Group, Los Incoterms más utilizados, http://mingtagroup.com/blog/2012/06/los-incoterms-mas-utilizados.html#, 26-11-2013, 7:36 PM

contrato internacional de comercio. Así, cada contrato tendrá un INCOTERM que funcionará como un código especial que estipula hasta donde llega la responsabilidad de ambas partes del contrato. Así, ambas partes están claramente consciente de sus obligaciones y riesgos.[69]"

Dentro de los más usados en las importaciones marítimas, ordenados desde la menor responsabilidad para el vendedor y mayor para el comprador hacia la mayor para el vendedor y menor para el comprador cómo es posible observar en el Anexo 12, encontramos: Ex Works (EXW), Free On Board (FOB), Cost and Freight (CFR), Cost, Insurance and Freight (CIF) y Delivered Duties Paid (DDP).

Dependiendo de la experiencia del importador en el proceso de importación y de su poder de negociación con los proveedores de los distintos servicios relacionados con la importación es que el importador o comprador puede elegir entre el uso de una u otra condición de venta de las indicadas anteriormente. A continuación se definirán los tres más recomendados por el autor para la importación[70]:

> **"Free On Board" Libre a Bordo**: El vendedor debe asegurar que la mercancía se suba sobre la nave apuntada por el comprador. El vendedor debe liberar la mercancía para la exportación. Este término es único de transporte de vías marítimas o fluviales, y no para transporte multimodal. El comprador debe

[69] Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, Jonas Malfliet, PhD, http://www.cutn.sk/Library/proceedings/mch_2011/editovane_prispevky/Malfliet-163-179.pdf

[70] Kalgin International Freight Services, INCOTERMS 2010: Standard Trade Definitions Used In International Freight Transactions, http://www.kalgin.net.nz/incoterms.html#top, 26-11-2013, 8:13 pm

instruir al vendedor los detalles de la nave y puerto en que quiere que se suba la mercancía, pero no hay referencia sobre el uso de un embarcador o transportista. El termino correcto a utilizar en el caso de los contenedores es el *Free on Carrier* (FCA) de transporte multimodal.

"Cost and Freight" Costo y flete: el vendedor debe pagar los costos y fletes requeridos en traer los bienes al antes mencionado puerto de destino. El riesgo de pérdida o daño es transferido del vendedor al comprador cuando los bienes pasan la baranda del barco en el puerto de exportación. El vendedor debe liberar los bienes para la exportación. Esto solo debe ser usado cuando el transporte sea por vía marítima o fluvial.

"Cost, Insurance and Freight" Costos, seguros y fletes: El vendedor tiene las mismas obligaciones que para un CFR excepto que es requerido que él provea el seguro contra el riesgo del comprador de perder o dañar los bienes durante el trayecto. El vendedor debe liberar los bienes para la exportación. Esto solo debe ser usado cuando el transporte sea por vía marítima o fluvial.

Para el importador es más fácil poder negociar los servicios relacionados a la importación una vez embarcada la mercancía en una motonave, esto se debe a que puede tratar directamente con los proveedores de servicios internacionales incluso desde Chile, siendo los principales: la línea marítima y la compañía de seguro.

En el Anexo 8 encontramos una tabla con un resumen de los INCOTERMS 2010 más comunes utilizados en las importaciones marítimas.

2.3.3.- GASTOS LOCALES DE IMPORTACIÓN

Es importante señalar que en las importaciones hay una serie de gastos locales además de los recargos aduaneros que son los más conocidos, como el 6% del arancel general de aduana y el 19% del IVA que se aplica a toda importación. La mayoría de estos cargos tienen relación con el proceso documental y logístico de las importaciones marítimas y por tanto son exigibles al momento de solicitar la liberación de una carga tanto a la Línea Marítima como al Embarcador o Consolidador *(NVOCC)*.

Dentro de estos los más comunes que podemos encontrar son los cobros documentales de destino; en el caso de Chile el más común por parte de los Embarcadores es el cobro por Apertura de Manifiesto. Otros cobros que se deben tener en consideración son:

1.- "Gate In": Cobro que realizan los depósitos de contenedores de las compañías navieras, y que corresponde al cobro por devolución del contenedor vacío al depósito, lo que cubre el uso de una grúa para descargar el contenedor vacío una vez que es devuelto al depósito que ellos asignaron y la reubicación de éste.

2.- Garantía Contenedor: Póliza que debe rendirse ante la compañía naviera, y que cubre los eventuales daños al contenedor desde que se retira de puerto (cargado) y es devuelto al depósito asignado por la compañía.

3.- Demurrage/detention: Cobro por mayor tiempo de utilización del contenedor una vez que es descargado en el puerto de destino. Lo normal es que los contenedores deban ser devueltos en el depósito asignado por la compañía hasta dentro de cinco (5) días después de su descarga en el puerto, después de lo cual comenzaran cobros diarios por este concepto que deberán ser pagados al momento de la devolución del contenedor.

4.- Desconsolidación: Acto de abrir un contenedor para retirar los bultos que éste contiene, y así entregar a cada importador su carga. Es un cobro típico de los consolidadores (*NVOCC*) y los embarques de cargas sueltas.

5.- Porteo: Es el cobro que hace la Compañía Naviera o Embarcador por movilizar la carga desde o hacia el puerto.

2.3.4.- IMPORTACIÓN DE AUTOS USADOS, INFORMACIÓN GENERAL

En Chile la importación de autos usados se encuentra regulada por el artículo 21 de la Ley N°18.483 la cual estipula consideraciones especiales para este tipo de importación ya que por regla general está prohibida la importación de vehículos usados.

Para entender mejor este tipo de importación de carácter especial se trataran los siguientes temas:

- Productos que no pueden ser importados en Chile
- Definición: autos “sin uso”

- Partida 0033 de la sección "0" del arancel aduanero nacional

Productos que no pueden ser importados en Chile[71]

Los autos usados se encuentran dentro de la categoría de productos que no pueden ser importados. La lista contempla los siguientes elementos:

- ***Vehículos usados*** (sin perjuicio de las franquicias establecidas en la normas vigentes)
- Motos usadas
- Neumáticos usados y recauchados
- Asbesto en cualquiera de sus formas
- Pornografía
- Desechos industriales tóxicos
- Mercancías que sean peligrosas para los animales, para la agricultura o la salud humana (por ejemplo; algunos plaguicidas de uso agrícola, juguetes y artículos de uso infantil que contengan tolueno, adhesivos fabricados en base a solventes volátiles), las que se encuentran prohibidas por Decreto del Ministerio de Salud, del Ministerio de Agricultura y otros organismos del Estado.

[71] ADUANA DE CHILE, Preguntas Frecuentes Importaciones, http://www.aduana.cl/importaciones-de-productos/aduana/2007-02-28/161116.html, 19.12.2013, 7:32 PM

- Otras mercancías, que de acuerdo a la legislación vigente, se encuentren con prohibición de importar.

Definición: autos "sin uso"

Es necesario hacer la distinción entre un auto "sin uso" y uno usado de acuerdo a como lo define la ley para efectos de entender cuándo es posible importar un automóvil bajo régimen general de importación.

La definición de autos "sin uso" corresponde a:

"*Modelos del mismo año o siguiente al de la fecha de su importación. Asimismo, se considerarán sin uso aquellos vehículos del año inmediatamente anterior al de importación, siempre que dicha fecha no sea posterior al 30 de abril del año siguiente a ese modelo. Por exclusión, cualquier vehículo no considerado dentro de los términos señalados, se considera USADO*."

La Ley Nº18.483 implica además que los vehículos posean solo el kilometraje necesario para el traslado desde el proveedor extranjero hasta su importación al país.

Cualquier vehículo que no cumpla con estos requisitos será considerado usado y por tanto sólo podrá ser importado a Chile cumpliendo los requisitos de aquellos beneficios/excepciones arancelarias que lo permitan como lo es la partida 0033 de la sección "0" del arancel aduanero nacional.

Partida 0033 de la sección "0" del arancel aduanero nacional[72]

En Chile está prohibida la importación de automóviles usados, sin embargo aquellas personas que hayan vivido en el extranjero por 1 año o más ininterrumpidamente pueden optar al beneficio de importar un automóvil usado. Ya sea trayéndolo directamente desde el extranjero o comprándolo en una zona franca, pero con la intención de usarlo fuera de ésta.

La Partida 0033 de la Sección "0" del Arancel Aduanero Nacional, la cual permite la importación de autos usados bajo las siguientes condiciones:

Los Vehículos:

- Sólo puede ocuparse en uno de los siguientes vehículos:
    - Autos, automóviles de tipo familiar (turismo, station wagon, van)
    - Todo terreno tipo jeep y similares con tracción 4 ruedas.
    - Vehículos casa rodante.
    - Vehículos para transporte de mercancías como furgones camionetas, camiones en plataforma continua con la cabina (no tracto camiones ni camiones articulados o "chocos").

[72]ADUANA DE CHILE, Importación de vehículos automóviles por la partida 0033 de la Sección 0 del arancel aduanero, https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20110826/asocfile/20110826090904/importacion_de_vehiculos_automoviles_por_la_partida_0033_de_la_seccion_0_del_arancel_aduanero.pdf

- Los vehículos usados importados bajo este beneficio no pueden ser objeto de negociaciones de ningún tipo (compraventa, arriendo, etc.) o cualquier otro acto que signifique tenencia, posesión o dominio del vehículo por otra persona extraña al beneficiario, antes de transcurrido el plazo de 3 años contados desde la fecha de importación del vehículo. Tras este plazo, el vehículo queda a libre disposición del beneficiario.

- Pala levantar la restricción tras el plazo de los 3 años se debe tramitar una "Solicitud de Pago de Derechos y Certificado de Desafectación".

- Los vehículos importados bajo este beneficio deben tener catalizador de 3 vías y ser modelos superiores a 1992.

- Se debe disponer del número VIN del vehículo

- El vehículo deberá ingresar al país dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha de llegada del beneficiario al país. En el caso de necesitar una prorroga ésta deber ser autorizada por el Administrador o Director Regional de Aduana correspondiente.

Las Personas:

- Ser chileno mayor de edad

- Haber permanecido en el extranjero un año o más.

- Esta permanencia debe ser ininterrumpida. El requisito de permanencia, permitirá tener interrupciones (regreso a Chile) de un mes como máximo, durante el último año calendario de residencia en el extranjero. El caso de haber permanecido en Chile por un periodo mayor del permitido se deberá previamente obtener una autorización del Director Nacional de Aduanas, a través de una solicitud, acompañada de un Certificado de Viajes de la Policía de Investigaciones de Chile, indicando las razones de su mayor permanencia en el país para su calificación y aprobación.

- Debe acreditarse con la presentación de un Certificado de Viajes emitido por Policía Internacional, donde consten los ingresos y salidas del beneficiario.

- Debe solicitarse mediante la presentación de una Declaración de Importación suscrita a través de un Agente de Aduana.

- La propiedad del vehículo se acreditará mediante factura, padrón u otro documento que haga sus veces, extendido al nombre del beneficiario.

La importación de vehículos bajo esta partida, sean “sin uso” o usados, se encuentran afectos al pago de derechos e impuestos, los cuales son:

- Derechos de aduana: 6% sobre el valor aduanero del vehículo.

- Impuesto al valor agregado (IVA): 19% ´sobre el valor aduanero + derechos de aduana.

- Otros gravámenes cuando procedan.

El valor aduanero se determina principalmente sobre el precio pagado o por pagar del vehículo, el cual se presume en la factura comercial. De no existir la factura o de haber duda se utilizará el precio de mercado como valor aduanero.

Los gastos de flete y seguro serán los efectivos pactados desde el lugar de origen hasta Chile. En el caso de que llegue el vehículo por sus propios medios, se consideraran los peajes, combustible, etc. como costo. Es importante considerar que el valor aduanero con que se calculan los gravámenes consiste de: El valor del vehículo + el flete marítimo o terrestre + el seguro, es decir, el valor CIF de acuerdo a los INCOTERMS; por lo que cada uno de éstos influyen directamente aumentando el valor final del vehículo puesto en Chile.

2.4.- CASO ANÁLISIS "STARK": IMPORTACIÓN DE MENAJE DE CASA Y VEHÍCULOS DE CHILENO QUE REGRESA AL PAÍS LUEGO DE RESIDIR EN EL EXTRANJERO POR UN PERIODO MAYOR DE 1 AÑO

A continuación se hará un breve análisis de la importación de menajes de hogar junto a 2 vehículos por "César", quien residió en EE.UU. por más de 10 años regresando definitivamente a Chile a mediados del año 2013.

2.4.1.- DESCRIPCIÓN DEL CASO

Cesar es un chileno que residió en Estados Unidos por más de 10 años y que decidió volver a Chile, retornando definitivamente a mediados del año 2013. Dentro de este

proceso decidió enviar sus posesiones vía transporte marítimo, el menaje de casa y los 2 automóviles de la familia dentro de 2 contenedores.

Primero cotizó directamente con la Agencia de Modaltrade en EE.UU., Modaltrade USA Inc., el servicio de transporte marítimo y consolidación desde EE.UU.

En la cotización inicial se incluía la tarifa de transporte marítima y los costos locales relacionados con el transporte marítimo y consolidación (en EE.UU.; documentales, transporte de los contenedores a puerto, retiro de contenedor vacío y consolidación, etc.). Sin embargo un requisito del SAG para la importación de vehículos usados es la certificación de la fumigación de los automóviles usados provenientes de EE.UU. como requisito previo a la importación. [73] Servicio no incluido en la cotización inicial, informado en el momento en que salto este requisito y que tuvo que ser refacturado después y agregado como extra en la liquidación del servicio final.

El servicio fue coordinado de manera tal que los contenedores llegasen al poco tiempo de la llegada de Cesar y su esposa al país. Lo que significaba que ya estaban en tránsito a la vez que ellos viajaban de vuelta al país.

Debido a su condición de chileno radicado en el extranjero que regresa al país de manera definitiva después de vivir en el extranjero por un periodo prolongado, él y su señora, que también cumplía con las condiciones, solicitaron el beneficio de la Partida 0033 de la sección "0" del arancel aduanero nacional para poder importar un automóvil usado él

[73] Servicio Agrícola y Ganadero, RESOLUCIÓN EXENTA Nº:6319/2013, http://ceropapel.sag.gob.cl/documentos/documento.php?idDocumento=16918439

y otro su señora. Sin embargo debido a problemas con la solicitud del beneficio para uno de los vehículos (correspondiente al de la esposa de Cesar) y dado que toda la carga venía bajo un solo documento de transporte (conocimiento de embarque), ambos contenedores, con toda la carga, fueron retenidos en zona primaria impidiendo su ingreso al país, generándose costos de almacenamiento en puerto.

Lamentablemente el proceso de recolectar documentación necesaria para la tramitación de la declaración de ingreso por parte de la Agencia de Aduana se demoró ya que Cesar no contaba con disponibilidad de tiempo para ir a firmar documentos ni para recibir un tramitador que le llevase los documentos para firmar. Esto limito los tiempos con que se contaba para presentar los documentos y resolver aquellos inconvenientes que pudiesen surgir.

Para que el agente de aduana pudiese hacer la solicitud de una resolución a Aduana que permitiese el ingreso de la carga al país bajo el beneficio solicitado era necesario que contaran con toda la documentación requerida. Una vez recibida la documentación la agencia de aduana se dio cuenta de otro problema: que los documentos venían endosados solo por Cesar (el consignatario) a la agencia de aduana y no por su esposa (que era la persona que solicitaba el beneficio para uno de los vehículos y para la cual estaba indicada la propiedad del vehículo en el certificado de propiedad del vehículo) quien tenía que endosar su vehículo a Cesar para que el pudiera endosarlo a la agencia de aduanas.

Adicionalmente, el cliente en el intertanto comentó que no sería capaz de recibir los contenedores hasta dentro de 1 mes más a lo menos ya que aún no poseía una residencia definitiva. Por lo que solicitó el servicio de almacenaje de la carga después de retirada del puerto debido a que no disponía de dónde descargar, servicio que tuvo que ser gestionado como adicional sin una debida coordinación previa.

Cada inconveniente fue creando problemas de comunicación y falta de confianza por parte del cliente, esto complicó aún más la búsqueda de una solución expedita para estos problemas puesto que él solicitaba explicaciones y se concentraba en declarar culpables, en vez de concentrar sus esfuerzos en la búsqueda de una pronta solución.

Del anexo 1 al 3 encontramos los documentos esenciales para la solicitud del beneficio de importación aportados por Cesar para poder solicitar el beneficio: Declaración Jurada de regreso al país, Certificado de Viajes de la PDI, Solicitud de beneficio de la Partida 0033.

En el Anexo 4 hay una copia del Conocimiento de Embarque que amparaba la carga, que estaba consignada a Cesar.

2.4.2.- PROBLEMAS ENCONTRADOS

De los problemas que ocurrieron en esta importación es posible clasificarlos dentro de 2 categorías:

- Problemas de preparación del embarque;

- Problemas de origen documental.

Dentro de la primera categoría es posible identificar los siguientes problemas:

- El certificado de viaje de la esposa de Cesar que no cumplía con los requisitos para optar al beneficio;
- El problema con los costos en origen no cotizados inicialmente y
- El problema por extracosto de servicio de desconsolidación y almacenaje en destino.

El primer problema fue el hecho que la esposa de Cesar, titular de uno de los automóviles y por lo tanto postulante al beneficio, había pasado más de 30 días en el país el último año calendario cómo es posible observar en el "Anexo 8: Certificado de Viajes de la PDI, Patricia". Ella en el año 2012 había estado en Chile: del 01/01 al 08/01 (8 días), del 14/01 al 17/01 (3 días), del 22/01 al 24/01 (2 días), del 26/08 al 04/09 (9 días) y del 14/10 al 30/10 (16 días); lo que suma un total de 38 días en Chile durante el año calendario 2012. Esto generó problemas al momento de solicitar el beneficio de la partida 0033 para la importación de vehículos usados que inicialmente fue rechazada no permitiendo la liberación de los contenedores desde puerto. Se tuvo que hacer una solicitud especial al Director Nacional de Aduana debiendo esperar una resolución que permitiera el ingreso de los vehículos bajo el beneficio solicitado a pesar de no cumplir de lleno con esta condición. Esto significó la generación de un extracosto por almacenaje de los contenedores en puerto durante el tiempo en que no se les permitía su

salida de zona primaria ya que los dos contenedores no pudieron ser retirados directamente del puerto una vez descargados de la motonave.

El segundo problema fue el hecho de los servicios extra requeridos para la exportación del vehículo, principalmente la fumigación de los autos y menaje, ya que no estaban en la cotización original que solo incluía el servicio de consolidación y flete marítimo solicitado. Este problema pudo ser evitado mediante la consulta directa con el agente de aduana previo al embarque o bien una revisión del caso por parte de la agencia de Modaltrade en Chile, preguntando cuáles podrían ser las consideraciones especiales que debería tener con su carga respecto a las normas no arancelarias que le afectaban, en este caso la fumigación obligatoria del automóvil y el certificado correspondiente. En este caso el cliente se vio con un costo no considerado, pero que sin el cual no se podía proceder.

El tercer problema fue el hecho que Cesar no tenía lugar para recibir los contenedores al momento de importarlos, por lo tanto solicitó la cotización de un servicio de almacenaje para la carga al mismo momento que la carga estaba llegando a puerto de destino ya que en ese momento se encontraba buscando la mejor opción de donde dejar sus pertenecías en el intertanto. De haber solicitado esto con anterioridad se podría haber coordinado la entrega directa desde la motonave a un almacén extraportuario (zona primaria de extensión) lo que se permite incluso cuando aún no se libera la carga por parte de aduana ya que para todo efecto la carga se mantiene en un recinto aduanero. Esto hubiera en

primer lugar evitado los costos de almacenamiento en puerto[74] (que son mucho más elevados que en un almacén extraportuario[75]) por la demora generada por los problemas documentales y además en el mismo almacén se podría haber cotizado la desconsolidación y almacenaje de la carga una vez liberada por aduana. Esto hubiera significado una mejor tarifa general por considerar más servicios (retiro y devolución de contenedor, desconsolidación, almacenaje, etc.). En los Anexos 10 y 11 podemos observar las tarifas de almacenamiento de puerto Terminal Pacifico Sur de Valparaíso y el Extraportuario Puerto Columbo, donde se puede observar que desde el tercer día de almacenamiento el aumento marginal del costo es mucho mayor en puerto.

Debido a que en el caso de los embarcadores, consideran la utilidad total de una operación y es normal que en ocasiones vendan servicios al costo solamente para asegurar la venta de otros servicios relacionados podría haber sido incluso mejor si hubiera sido cotizado desde un comienzo.

Por otro lado, dentro de los problemas documentales podemos encontrar 2 problemas:

- El problema al hacer el endoso incompleto de los documentos;
- Poca disponibilidad del importador para realizar la tramitación requerida.

[74] Terminal Pacifico Sur Valparaiso S.A., Tarifas de Almacenaje, http://portal.tps.cl/tps/site/artic/20060124/asocfile/20060124152711/anexo_tarifas_de_almacenaje_tps_14_octubre_2014.pdf

[75] Extraportuario Puerto Columbo S.A., Tarifas públicas de almacenaje, http://columbo.cl/spanish/html/Tarifas-Columbo-2014.xlsx

El primer problema de este tipo se debió al tardío envío de los documentos a la Agencia de Aduanas. Por regla general los Conocimientos de Embarques se endosan al Agente de Aduana en el reverso del BL por el consignatario. Sin embargo en este caso como un vehículo estaba a nombre de otra persona (en la solicitud del beneficio de la partida 0033) era necesario que el dueño del vehículo endosara al reverso del conocimiento de Embarque el vehículo al consignatario para que a su vez lo endosara al Agente de Aduana. Por esta razón se tuvo que enviar los documentos de vuelta a Cesar para que su esposa los endosara a él y a su vez él al agente de aduana. Esto se podría haber evitado enviando copia digital de todos los documentos para el análisis por parte del agente de aduana. En el Anexo 6 encontramos la solicitud del Beneficio de la Partida 0033 para el segundo vehículo en la cual se puede observar que está a nombre de la esposa de Cesar.

El segundo problema se debió a que los documentos debían ser firmados por dos personas, quienes no tenían la disponibilidad de ir a firmarlos a la oficina, por lo que se tuvo que enviar personal en un horario y fecha indicada por Cesar para que firmaran en un horario muy limitado por el cliente mismo. Esto atrasó la documentación por el ir y venir de tramitadores entre la oficina de Cesar, la oficina del Freight Fowarder que actuó como intermediario en la recepción de la documentación y la Agencia de Aduana. Lo que significó que el problema con la solicitud del beneficio aduanero para la importación del vehículo no saliera a luz hasta muy cercana la fecha de llegada de la motonave. Como el servicio de transporte marítimo se coordinó con su llegada al país, esto limitó

aún más el tiempo que hubo para la preparación de la documentación entre la llegada de Cesar y la llegada de los contenedores.

2.4.3.- CONCLUSIONES PARA EL CASO DE ANÁLISIS

A grandes rasgos, la mayoría de los problemas se hubieran evitado si se hubiera consultado con una Agencia de Aduana en Chile o a través de una agencia de un embarcador (Freight Fowarder) chileno directamente antes. Esto se debe principalmente a que en origen no suelen conocer todos los requerimientos o no tienen la capacidad para analizar técnicamente en profundidad el caso en base a la normativa chilena vigente. Esto generalmente puede significar tropiezos menores, sin embargo en este caso fue necesario la intervención de Aduana y la solicitud de una resolución. Considerando que el cliente contaba con 90 días desde su llegada al país para realizar los trámites necesarios para importar los vehículos, él pudo haber evitado mayores demoras y complicaciones al llegar un par de semanas antes que los contenedores teniendo de esta manera más tiempo para realizar todos sus trámites.

Mediante una investigación previa y consultas a personas entendidas del tema se podría haber considerado la fumigación como requisito para la importación. También se podría haber revisado los documentos con mucha más antelación con la ayuda de la agencia de aduanas lo que habría permitido que se revisara el tema del certificado de viajes de la esposa de Cesar y haber notado que eran dos autos de dos dueños para prever el problema con el endoso de los documentos.

Por último es importante entregar la mayor cantidad de información al embarcador ya que éste no sólo vende el servicio de transporte marítimo sino a la vez actúa como agente asesor para prever problemas y/o ofrecer mejores opciones a servicios que quizá el cliente esperaba conseguir por su cuenta para abaratar costos. Esto fue lo que sucedió con la desconsolidación y almacenaje en destino que el cliente por no considerarlo inicialmente no pudo optar a que se manifestara directamente a un almacén extraportuario que es una de las mejores opciones para retiros indirectos.

CAPÍTULO 3: CONCLUSIONES

El proceso de importación en Chile actualmente es bastante sencillo, siendo lo más complejo el ámbito comercial del servicio de importación. Considerando la gran cantidad de costos que deben ser considerados en un servicio, y los diversos requisitos, que por bien simples no son de conocimiento de todas las personas, influyen en el valor total de la mercancía puesta en Chile.

Es por esto que lo fundamental es el análisis de las características de la importación para poder tener un presupuesto que se adecue lo más posible al costo total que se tendrá al momento de importar una carga. Aquí es donde es primordial el asesoramiento de un embarcador (Freight Fowarder) o un Agente de Aduana, especialmente si se trata de un importador con poca o nada de experiencia. Sin embargo, son tantos los factores involucrados que no es posible garantizar la ausencia de imprevistos puesto que cada caso es particular; por lo que es importante que el importador se informe lo más posible sobre su caso en particular investigando por su propia cuenta como asesorándose en lo posible con más de una fuente.

La gran mayoría de los problemas que se presentan en una importación se deben a la poca previsión por las partes involucradas. Ya sea que un importador no informó al exportador como se debía consignar correctamente un Conocimiento de Embarque, o que un consignatario solicita servicios a última hora entregando limitada información. En el caso de un Embarcador este es un buen escenario ya que los extracostos no cotizados son una fuente de un extra ingreso, pero para el importador significan un gran

dolor de cabeza al tener que asumir, justificar y explicar costos no considerados inicialmente.

BIBLIOGRAFÍA

- ADUANA DE CHILE, *Importación de vehículos automóviles por la partida 0033 de la Sección 0 del arancel aduanero*, https://www.aduana.cl/aduana/site/artic/20110826/asocfile/20110826090904/importacion_de_vehiculos_automoviles_por_la_partida_0033_de_la_seccion_0_del_arancel_aduanero.pdf

- ADUANA DE CHILE, *Preguntas Frecuentes Importaciones*, http://www.aduana.cl/importaciones-de-productos/aduana/2007-02-28/161116.html, 19.12.2013, 7:32 PM

- AGUNSA, *Memoria y Balance Anual 2010*.

- AGUNSA, *Presentación*, http://www.agunsa.cl/index.php?option=com_content&task=view&id=79&Itemid=95, 06.05.2013, 1.12 PM.

- BUSINESS DICTIONARY, *Manifest*, http://www.businessdictionary.com/definition/manifest, 02.06.2013, 10:30 PM.

- CCNI, *Presentation*, http://www.ccni.cl/index.php?option=com_content&task=view&id=7&Itemid=15, 05.05.2013, 12.27 AM.

- DIARIO COMEX, *Los primeros pasos para comenzar a importar*, http://www.diariocomex.cl/14566/primeros-pasos-para-iniciar-proceso-de-importacion, 13.12.2013, 8:23 PM

- DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS, *Manifiesto Electrónico Marítimo*, http://www.aduana.cl/manifiesto-maritimo/aduana/2007-04-16/191902.html, 02.06.2013, 7:46 pm.

- EASY-FRESH, *Network - Focal points*, http://www.easyfresh-logistics.com/network_02.php, 02.06.2013, 9:03 PM.

- GEN Grupo Empresas Navieras, *Presentación de la Sociedad*, http://www.gen.cl/index.php/nosotros, 05.06.2013, 12.07 AM.

- GLOBALDESK, *Glosario*, http://www.globaldesk.cl/u/web/guest/glosario, 20-05-2014 12:38pm

- INCOTERMS 2010 AND THE MODE OF TRANSPORT: HOW TO CHOOSE THE RIGHT TERM, Jonas Malfliet, PhD, http://www.cutn.sk/Library/proceedings/mch_2011/editovane_prispevky/Malfliet-163-179.pdf

- INTTRA, About us – Overview, http://www.inttra.com/about/about-inttra, 01.06.2013, 9:53 am

- INTTRA, *The Network – Carriers*, http://www.inttra.com/the-network/partners/carriers, 02.06.2013, 4:49 pm.

- KALGIN INTERNATIONAL FREIGHT SERVICES, *INCOTERMS 2010: Standard Trade Definitions Used In International Freight Transactions*, http://www.kalgin.net.nz/incoterms.html#top, 26-11-2013, 8:13 pm

- MAGAYA, *About Us*, http://www.magaya.com/company/about_us.aspx, 02-06-2013, 4:53 pm.

- MINGTA GROUP, *Los Incoterms más utilizados*, http://mingtagroup.com/blog/2012/06/los-incoterms-mas-utilizados.html#, 26-11-2013, 7:36 pm.

- MODALTRADE, *Almacenaje y Distribución*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=36, 02-06-2013, 8:32 PM.

- MODALTRADE, *Carga de Proyectos*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=22&Itemid=35, 02-06-2013, 8:28 PM

- MODALTRADE, *Oficinas MODALTRADE*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=26&Itemid=42, 02-06-2013, 8:45 PM.

- MODALTRADE, *Quienes somos*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=27, 02.05.2013, 11.55 AM.
- MODALTRADE, *Servicios a la Carga*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=20&Itemid=33, 02-06-2013, 8:25 PM.
- MODALTRADE, *Servicios a la Industria del Retail*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=29&Itemid=71, 02-06-2013, 8:35 PM.
- MODALTRADE, *Transporte Aéreo*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=18&Itemid=31, 02-06-2013, 8:03 PM
- MODALTRADE, *Transporte Marítimo*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=17&Itemid=30, 02-06-2013, 7:57 PM
- MODALTRADE, *Transporte Terrestre*, http://www.modaltrade.com/index.php?option=com_content&task=view&id=19&Itemid=32, 02-06-2013, 8:07PM

- PORTAL DE COMERCIO EXTERIOR, *Proceso de Importación*, http://www.portalcomercioexterior.cl/como_importar, 03-12-2013, 8:48 pm.

- SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO, *RESOLUCIÓN EXENTA Nº:6319/2013*, http://ceropapel.sag.gob.cl/documentos/documento.php?idDocumento=16918439

- SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA, *Manifiesto de Carga*, http://sat.gob.gt/sitio/index.php/aduanas/manifiesto-de-carga.html, 02.06.2013, 10:34 PM.

- TALCAHUANO TERMINAL PORTUARIO S.A., *Inicio*, http://www.ttpsa.cl/, 05.05.2012, 12.30 PM.

- TODO LOGISTICA, *Regulación ISF: un artículo muy interesante*, http://todologistica.wordpress.com/2010/02/10/regulacion-isf-un-articulo-muy-interesante/, 03-06-2013, 11:04 PM

ANEXOS

Anexo 1: Breve Glosario de términos de comercio exterior:

- **Aforo**: Actividad que consiste en reconocer la mercancía, verificar su naturaleza y valor, establecer su peso, cuenta o medida, clasificarla en la nomenclatura arancelaria y determinar los gravámenes que le sea aplicable.

- **Agente de Aduana**: Persona natural o jurídica autorizada por la Superintendencia Nacional de Aduanas, que representa oficialmente a los consignatarios o dueños de la carga.

- **Almacenamiento**: Es el servicio que se presta a la carga que permanece en los lugares de depósito determinados por la empresa.

- **Cabotaje**: Todo transporte de carga entre puertos de un mismo país.

- **Carga Consolidada**: Agrupamiento de mercancías pertenecientes a uno o varios consignatarios, reunidas para ser transportadas de un puerto a otro en contenedores, siempre que las mismas se encuentren amparadas por un mismo documento de embarque.

- **Cargo por Manipuleo en Terminal / Terminal Handling Charge (THC):** Corresponde al costo que aplica el terminal por el manipuleo del contenedor e incluye el movimiento gancho / terminal y viceversa (depende de la condición del flete).

- **Condición Full Container Load (FCL):** Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad del usuario.

- **Condición Less Container Load (LCL):** Las cargas son embarcadas, estibadas y contadas en el contenedor, por cuenta y responsabilidad de la línea naviera. La operación antes descrita, se efectúa en el lugar designado por la compañía naviera.

- **Conocimiento de embarque o B/L (por sus iniciales en inglés, Bill of lading):** es un documento aduanero propio del transporte marítimo que se utiliza como contrato de transporte de las mercancías en un buque en línea regular. La finalidad de este contrato es proteger al cargador y al consignatario de la carga frente al naviero y dar confianza a cada parte respecto al comportamiento de la otra. Es el documento que acredita la posesión y/o propiedad de la carga.

- **Consignatario**: Persona natural o jurídica a cuyo nombre viene manifestada la mercancía o que la adquiere por endoso.

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

- **Declaración de Ingreso (DIN):** Documento mediante el cual se formaliza una destinación aduanera, el que deberá indicar la clase o modalidad de la destinación de que se trate. Es decir, es la declaración a través de la cual

manifiesta su voluntad e indica el bajo que modalidad (régimen aduanero) ingresará la mercancía al país (importación, admisión temporal, etc.)

- **Depósito de Contenedores "Container Yard" (CY):** Expresión que hace referencia al área designada por el transportista para efectuar la recepción, entrega, almacenaje y reparaciones menores de contenedores vacíos.

- **Descarga Directa:** Traslado de carga que se efectúa directamente de una nave a vehículos para su inmediato retiro del recinto portuario.

- **Descarga Indirecta**: Traslado de carga que se efectúa de una nave a muelle para su almacenamiento en el Terminal.

- **Desconsolidación** de Carga: Vaciado de un contenedor con mercancía destinada a uno, dos o más consignatarios.

- **Estiba**: Es el proceso de acomodar la carga en un espacio del almacén, muelle o medio de transporte.

- **Factor de Ajuste de Combustible / Bunker Adjustment Factor (BAF):** Recargo en base al costo del bunker en el mercado internacional.

- **Factor de Ajuste Monetario / Currency Adjustment Factor (CAF):** Se aplica cuando el dólar sufre variaciones en relación a otras monedas internacionales.

- **Flete ALL IN**: Flete que incluye todas las operaciones de embarque / desembarque, estiba / desestiba, porteo hasta el terminal de almacenamiento u almacén.

- **Flete Básico**: Es el costo de efectuar el transporte marítimo de un puerto a otro. En esta tarifa se consideran los términos de embarque que condicionan el costo final del flete básico.

- **Manifiesto de Carga**: Documento en el cual se detalla la relación de las mercancías que constituyen la carga de un medio o una unidad de transporte, y expresa los datos comerciales de las mercancías.

- **Servicio House To House**: Condición del contrato del transporte marítimo internacional según la cual el exportador se hace cargo de la gestión y cargos por el transporte desde el punto de origen al punto de destino, incluyendo los distintos pasos intermediarios.

- **Servicio Puerta (Door):** El porteador dentro del valor del flete contratado (el transportista marítimo o embarcador) es responsable de transportar la carga desde la bodega definida por el embarcador hasta el puerto de embarque, y/o desde el puerto de descarga hasta la bodega definida por el consignatario. Adicionalmente el transportista es responsable de coordinar el movimiento del contenedor vacío en el puerto de origen, como así mismo el movimiento del

contenedor vacío en destino. Todos los costos relacionados son por cuenta del transportista.

- **Terminal Portuario:** Unidades operativas de un puerto habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.

- **Transbordo**: Es la operación de traslado directo de carga de una nave a otra.

- **Zona Primaria**: Parte del territorio aduanero que comprende los recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres destinados o autorizados para operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías; las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de aduanas; aeropuertos, predios o caminos habilitados y cualquier otro sitio donde se cumplen normalmente las operaciones aduaneras.

- **Anexo 2: Declaración Jurada de Regreso definitivo al Chile.**

NOTARIA
ARMANDO ULLOA CONTRERAS
Avda. La Dehesa N° 1450, Local 05
Centro "Small Service" – Teléfono 9552536-9552537.
LO BARNECHEA (CHILE)

DECLARACION JURADA

En Lo Barnechea, República de Chile, ante el Ministro de Fe que autoriza, comparece: don (ña) CESAR [redacted], Cédula de Identidad N° 10.[redacted]1 domiciliado (a) en LAS [redacted] LAS CONDES Estado Civil CASADO , quien acredita su identidad con las cédula antes citada y expone:
Que por su palabra de Honor y bajo Fe del Juramento, viene en formular la siguiente declaración, que es fiel expresión de la verdad:

QUE, REGRESO EN FORMA DEFINITIVA A CHILE, EN MI DOMICILIO LAS [redacted]LAS CONDES .- DESPUES DE HABER VIVIDO 12 AÑOS EN E.E.U.U CAROLINA DEL NORTE .-

Previa lectura, formulan y suscriben la declaración que antecede, con pleno conocimiento de la disposición contenida en el Articulo 210 de Código Penal de la República y asumiendo la responsabilidad legal correspondiente.

Firma Declarante

Firmo ante mi quien comparece ya individualizado con su respectiva cédula de identidad LO BARNECHEA . 28 DE MAYO 2013 MSS.-

NOTARIO

Anexo 3: Certificado de Viajes de la PDI

POLICIA DE INVESTIGACIONES DE CHILE
Departamento Control Fronteras

Nº 030266 /

CERTIFICADO DE VIAJES

Santiago, 20.MAY.013

La Policia de Investigaciones de Chile, certifica que en su Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional, existe constancia que don (a) **César** [redacted], chileno, nacido (a) en el año 1973 cédula de identidad N° 10.[redacted]-1, a contar del 0/03/2007 a la fecha:

ENTRADA	08/03/07	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	27/03/07	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	14/07/07	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	05/08/07	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	15/03/08	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	30/03/08	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	13/11/08	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	30/11/08	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	15/01/09	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	08/02/09	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	18/09/09	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	11/10/09	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	11/05/10	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	31/05/10	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	10/11/11	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	24/01/12	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	31/05/12	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	11/06/12	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	14/10/12	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	30/10/12	A. MERINO B.	EE.UU.
ENTRADA	15/05/13	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	NO CONSTA.-		

Es preciso señalar, que esta información se refiere a todos los pasos fronterizos controlados por nuestra institución, la que se encuentra debidamente ingresada al registro general de viajes, acorde con la recepción de las tarjetas migratorias en la medida que son periódicamente remitidas para su ingreso y registro.

El presente certificado, se concede para ser presentado en el Servicio Nacional de Aduanas Valparaiso.-

Saluda a Ud.,

CLAUDIA LAGUNAS ACOSTA
Asistente Técnico

EDITH TAPIA PUGA
Subcomisario

Anexo 4: Solicitud de beneficio de la Partida 0033 de la sección "0" del Arancel Aduanero Nacional

SOLICITUD DE BENEFICIO DE LA PARTIDA 0033 DE LA SECCIÓN "0" DEL ARANCEL ADUANERO NACIONAL

Nombre y Apellidos: Cesar [redacted]

Domicilio (en Chile): Las [redacted]

Las Condes

Cédula de Identidad (Chile): 10 [redacted]-1

RUT: .....

Nº Teléfono (red fija): 249 [redacted]

Nº Teléfono (móvil): 99 [redacted]

Correo electrónico (e-mail): [redacted]@gmail.com

País(es) de residencia en extranjero: Estados Unidos

Tiempo de permanencia en país(es) extranjero(s): 12 años
(Señale tiempo permanencia en cada país)

Individualización del vehículo:
(Señale marca, modelo, año fabricación, nuevo o usado, VIN o chasis, Nº motor)

BMW M3, año 2010 (usado)
VIN: WBSWL9C52AP332939

Por el presente instrumento, vengo en solicitar ante el Servicio Nacional de Aduanas se me otorgue el beneficio establecido en la Partida 0033 de la Sección "0" del Arancel Aduanero Nacional. Asimismo, declaro que los datos precedentemente señalados son fidedignos.

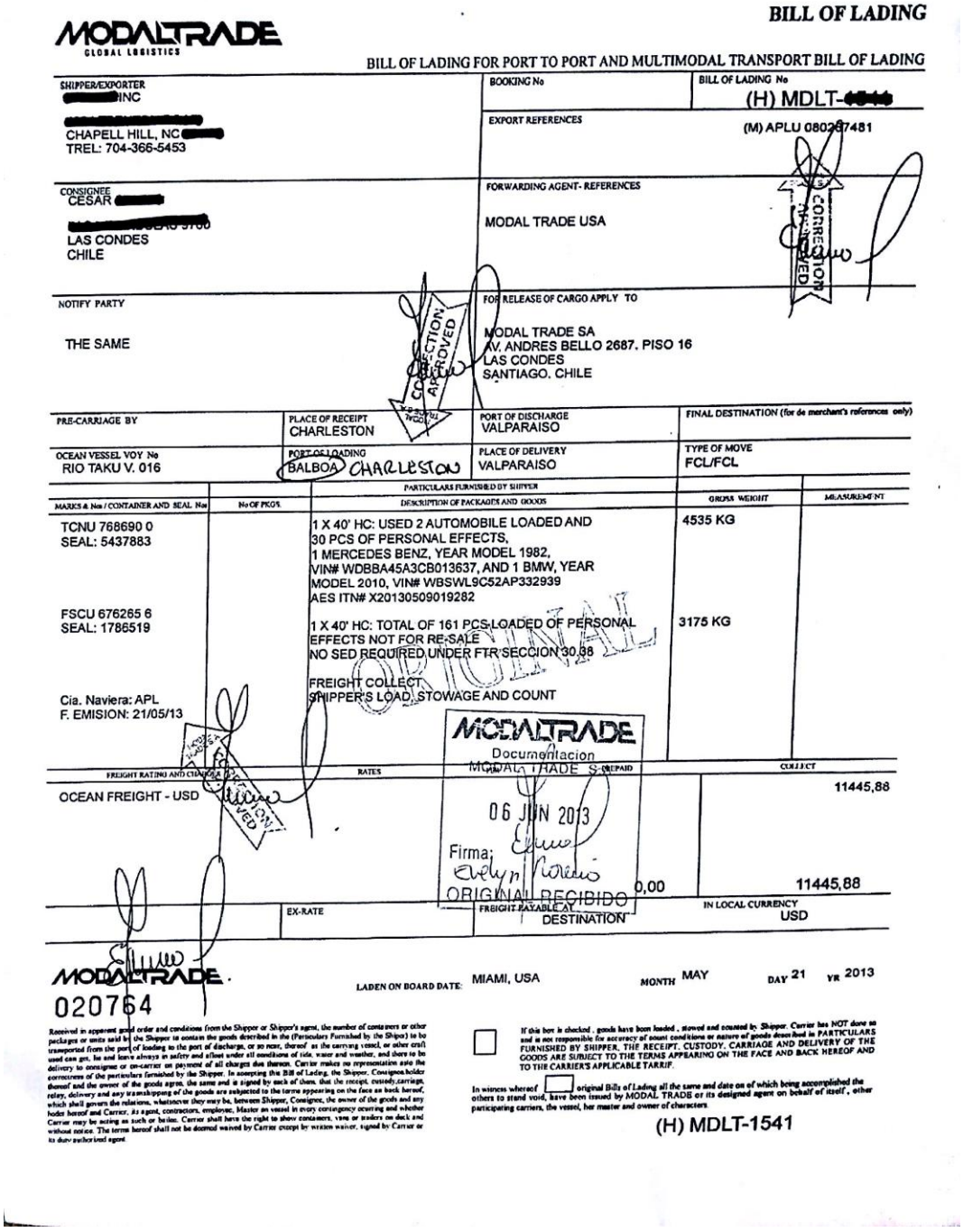
Cesar Stark

(nombre y firma solicitante)

Santiago, 28/5/2013

(ciudad), (fecha)

Anexo 5: Conocimiento de Embarque



MODALTRADE
GLOBAL LOGISTICS

BILL OF LADING

BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

SHIPPER/EXPORTER
[redacted] INC
[redacted]
CHAPELL HILL, NC [redacted]
TREL: 704-366-5453

BOOKING No

BILL OF LADING No
(H) MDLT-[redacted]

EXPORT REFERENCES
(M) APLU 080287481

CONSIGNEE
CESAR [redacted]
[redacted]
LAS CONDES
CHILE

FORWARDING AGENT- REFERENCES
MODAL TRADE USA

NOTIFY PARTY
THE SAME

FOR RELEASE OF CARGO APPLY TO
MODAL TRADE SA
AV. ANDRES BELLO 2687, PISO 16
LAS CONDES
SANTIAGO, CHILE

CORRECTION APPROVED

PRE-CARRIAGE BY	PLACE OF RECEIPT	PORT OF DISCHARGE	FINAL DESTINATION (for de merchant's reforences only)
	CHARLESTON	VALPARAISO	
OCEAN VESSEL VOY No	PORT OF LOADING	PLACE OF DELIVERY	TYPE OF MOVE
RIO TAKU V. 016	BALBOA CHARLESTON	VALPARAISO	FCL/FCL

MARKS & Nos / CONTAINER AND SEAL Nos	No OF PKGS	PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
TCNU 768690 0 SEAL: 5437883		1 X 40' HC: USED 2 AUTOMOBILE LOADED AND 30 PCS OF PERSONAL EFFECTS, 1 MERCEDES BENZ, YEAR MODEL 1982, VIN# WDBBA45A3CB013637, AND 1 BMW, YEAR MODEL 2010, VIN# WBSWL9C52AP332939 AES ITN# X20130509019282	4535 KG	
FSCU 676265 6 SEAL: 1786519		1 X 40' HC: TOTAL OF 161 PCS LOADED OF PERSONAL EFFECTS NOT FOR RE-SALE NO SED REQUIRED UNDER FTR SECCION 30.36	3175 KG	
Cia. Naviera: APL F. EMISION: 21/05/13		FREIGHT COLLECT SHIPPER'S LOAD, STOWAGE AND COUNT		

ORIGINAL

MODALTRADE
Documentacion
MODAL TRADE S.
06 JUN 2013
Firma:
ORIGINAL RECIBIDO

FREIGHT RATING AND CHARGES	RATES	PREPAID	COLLECT
OCEAN FREIGHT - USD			11445,88
		0,00	11445,88

EX-RATE	FREIGHT PAYABLE AT	IN LOCAL CURRENCY
	DESTINATION	USD

MODALTRADE
020764

LADEN ON BOARD DATE: MIAMI, USA MONTH MAY DAY 21 YR 2013

Received in apparent good order and conditions from the Shipper or Shipper's agent, the number of containers or other packages or units said by the Shipper to contain the goods described in the (Particulars Furnished by the Shipper) to be transported from the port of loading to the port of discharge, or as near, thereof as the carrying vessel, or other craft used can get, he and leave always in safety and afloat under all conditions of tide, water and weather, and there to be delivery to consignee or on-carrier on payment of all charges due thereon. Carrier makes no representation asto the correctness of the particulars furnished by the Shipper. In accepting the Bill of Lading, the Shipper, Consignee holder thereof and the owner of the goods agree, the same and is signed by each of them, that the receipt, custody, carriage, relay, delivery and any transhipping of the goods are subjected to the terms appearing on the face an back hereof, which shall govern the relations, whatsoever they may be, between Shipper, Consignee, the owner of the goods and any holder hereof and Carrier. As agent, contractors, employee, Master an vessel in every contingency occurring and whether Carrier may be acting as such or bailee. Carrier shall have the right to abore consumers, vans or trailers on deck and without notice. The terms hereof shall not be deemed waived by Carrier except by written waiver, signed by Carrier or its duly authorized agent.

☐ If this box is checked, goods have been loaded, stowed and counted by Shipper. Carrier has NOT done so and is not responsible for accuracy of count conditions or nature of goods described in PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER. THE RECEIPT, CUSTODY, CARRIAGE AND DELIVERY OF THE GOODS ARE SUBJECT TO THE TERMS APPEARING ON THE FACE AND BACK HEREOF AND TO THE CARRIER'S APPLICABLE TARRIF.

In witness whereof ☐ original Bills of Lading all the same and date on of which being accomplished the others to stand void, have been issued by MODAL TRADE or its designed agent on behalf of itself, other participating carriers, the vessel, her master and owner of characters.

(H) MDLT-1541

Anexo 6: Provisión de Fondos, Agencia de Aduanas

ANIBAL Moya
AGENCIA DE ADUANA
Desde 1935

Solicitud de Provisión de Fondos

Despacho : 592486/1

Señor (es) :
CASAR [redacted]

VALPARAISO; **11 DE JUNIO, 2013.-**

At. :
Fax : **XXX**

Presente
Materia : **SOLICITA PROVISION DE FONDOS**

Ref. Cliente : **BMW**	Fecha B/L . : **21/05/2013**	B/L : **(H)MDLT-1541**	
Nº Manifiesto : **97450**	Fecha Manif. : **12/06/2013**	Aduana :	**VALPARAISO**
Nave : **RIO TAKU**	Eta :	T/C $:	**490.65**
Fob US$ **45,000.00**	Seguro US$: **900.00**	kilos Bruto:	**2,268.00**
Flete US$ **9,365.66**	Cif US$: **55,265.66**	Valor Aduanero US$:	**55,265.66**
Mercaderia : **AUTOMOVIL**			
País Origen: **ALEMANIA**	País Adq.: **U.S.A.**	Puerto Emb.:	**CHARLESTON**

Descripción de los Bultos

TCNU 768690-0
FSCU 676265-6
CON 1 AUTOMOTOR (85)
PARCIAL 1/3 = 7.710.00 KGS.

Tipo Operación : **IMPORT.CTDO/NORMAL**
Bultos : **1 CONT40(40")**
Cancela/Abona :

Fecha Vencimiento: G.C.P: 26/06/2013

Por intermedio de la presente solicito a Ud. la provisión de fondos para el despacho **592486** según el siguiente detalle:

Concepto	Valor en USD	Valor en $
Derechos	3,315.94	1,626,966
IVA Aduanero	11,130.50	5,461,180
Total G.C.P	14,446.44	7,088,146
Honorarios Agencia	165.80	81,350
Gastos de Despacho	20.00	9,813
Aforo	122.29	60,000
Gate in Contenedor	285.34	140,000
Porteo	81.52	40,000
IVA Servicios	35.30	17,321
Total Provision	15,156.69	7,436,630

Son: SIETE MILLONES CUATROCIENTOS TREINTA Y SEIS MIL SEISCIENTOS TREINTA PESOS

EMITIR CHEQUE A AG.AD.ANIBAL MOYA Y CIA LTDA POR $ 348,484 Y CHEQUE A TESORERIA GENERAL DE LA REPUBLICA POR $ 7,088,146 DEPOSITAR EN C.CTE BCO.SANTANDER 74-0116653-4 o C.CTE BANCO CHILE 101-03525-10, DEPOSITO O TRANSFEREN.AVISAR A ccardenas@moya.cl

Observaciones: MODIFICA REMESA ANTERIOR

ALEJANDRA PEREZ
p.p. AG. DE AD. ANIBAL MOYA Y CIA. LTDA.

Anexo 7: Solicitud de beneficio de la Partida 0033 de la sección "0" del Arancel Aduanero Nacional Patricia

SOLICITUD DE BENEFICIO DE LA PARTIDA 0033 DE LA SECCIÓN "0" DEL ARANCEL ADUANERO NACIONAL

Nombre y Apellidos: Patricia [redacted]

Domicilio (en Chile): [redacted] 9760 Las Condes

Cédula de Identidad (Chile): 14450452-6

RUT: .....

Nº Teléfono (red fija): [redacted] 231

Nº Teléfono (móvil): [redacted] 03

Correo electrónico (e-mail): [redacted]@duke.edu

País(es) de residencia en extranjero: Estados Unidos

Tiempo de permanencia en país(es) extranjero(s): 12 años
(Señale tiempo permanencia en cada país)

Individualización del vehículo:
(Señale marca, modelo, año fabricación, nuevo o usado, VIN o chasis, Nº motor)

Mercedes Benz 380 SL año 1982 (usado)
VIN: WDBBA45A3CB013637

Por el presente instrumento, vengo en solicitar ante el Servicio Nacional de Aduanas se me otorgue el beneficio establecido en la Partida 0033 de la Sección "0" del Arancel Aduanero Nacional. Asimismo, declaro que los datos precedentemente señalados son fidedignos.

Patricia [redacted]

(nombre y firma solicitante)

Santiago, 28/5/2013

(ciudad), (fecha)

Anexo 8: Certificado de Viajes de la PDI, Patricia

POLICIA DE INVESTIGACIONES DE CHILE
Departamento Control Fronteras

Nº 030265 /

CERTIFICADO DE VIAJES

Santiago 20 MAY 2013

La Policía de Investigaciones de Chile, certifica que en su Jefatura Nacional de Extranjería y Policía Internacional existe constancia que don (a) **Patricia** [redacted], chilena, nacido (a) en el año 1976 cedula de identidad N [redacted], a contar del 05/08/2007 a la fecha

SALIDA	05/08/2007	A. MERINO B.	EE UU
ENTRADA	15/03/2008	A. MERINO B.	EE UU
SALIDA	30/03/2008	A. MERINO B.	EE UU
ENTRADA	13/11/2008	A. MERINO B.	EE UU
SALIDA	30/11/2008	A. MERINO B.	EE UU
ENTRADA	15/01/2009	A. MERINO B.	EE.UU.
SALIDA	08/02/2009	A. MERINO B.	EE.UU
ENTRADA	18/09/2009	A. MERINO B.	EE UU
SALIDA	11/10/2009	A. MERINO B.	EE UU
ENTRADA	11/05/2010	A. MERINO B.	EE UU.
SALIDA	31/05/2010	A. MERINO B.	EE UU.
ENTRADA	18/11/2011	A. MERINO B.	EE UU
SALIDA	08/01/2012	A. MERINO B.	PANAMA
ENTRADA	14/01/2012	A. MERINO B.	EE UU
SALIDA	17/01/2012	A. MERINO B.	PERU
ENTRADA	22/01/2012	A. MERINO B.	PERU
SALIDA	24/01/2012	A. MERINO B.	EE UU
ENTRADA	26/08/2012	A. MERINO B.	EE UU
SALIDA	04/09/2012	A. MERINO B.	EE.UU
ENTRADA	14/10/2012	A. MERINO B.	EE.UU
SALIDA	30/10/2012	A. MERINO B.	EE UU
ENTRADA	15/02/2013	A. MERINO B.	EE UU
SALIDA	27/02/2013	A. MERINO B.	EE UU
ENTRADA	15/05/2013	A. MERINO B.	EE.UU
SALIDA	NO CONSTA -		

Es preciso señalar que esta información se refiere a todos los pasos fronterizos controlados por nuestra institución la que se encuentra debidamente ingresada al registro general de viajes acorde con la recepción de las tarjetas migratorias en la medida que son periódicamente remitidas para su ingreso y registro

El presente certificado, se concede para ser presentado en el Servicio Nacional de Aduanas Valparaíso -

Saluda a Ud.,

CLAUDIA LAGUNAS ACOSTA
Asistente Técnico

[redacted] CAPIA PUGA
Subcomisario

Anexo 9: Copia de formato de Conocimiento de embarque hijo de Modaltrade S.A. con anotaciones.

BILL OF LADING

MODALTRADE GLOBAL LOGISTICS

BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

SHIPPER/EXPORTER **nombre exportador** **datos exportador**	BOOKING No **número de reserva**	BILL OF LADING No **número de BL**
	EXPORT REFERENCES	
CONSIGNEE **nombre consignatario** (generalmente igual a la razón social) **datos importador**	FORWARDING AGENT- REFERENCES **nombre agencia en origen** **datos agencia en origen**	
NOTIFY PARTY **nombre del notificado** (mismo que el consignatario u otro) **datos notificado**	FOR RELEASE OF CARGO APPLY TO Modal Trade S.A. Av. Andres Bello 2687 Piso 16, Las Condes, Santiago, CHILE	

PRE-CARRIAGE BY	PLACE OF RECEIPT **lugar recepción carga**	PORT OF DISCHARGE **puerto de descarga**	FINAL DESTINATION (for de merchant's references only)
OCEAN VESSEL VOY No **motonave y número de viaje**	PORT OF LOADING **puerto de embarque**	PLACE OF DELIVERY **lugar de entrega de la carga**	TYPE OF MOVE **carga en contenedor o suelta**

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER				
MARKS & Nos / CONTAINER AND SEAL Nos	No OF PKGS	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
*número de contenedor *número de sello *marcas (en la carga)	*cantidad de bultos totales	**descripción de la carga** *tipo y cantidad de bultos *descripción de la carga *Partida Arancelaria (H.S Code) *Peso neto *otra información relevante *condición de pago de flete maritimo, origen (prepaid) o destino (collect)	*peso bruto	*volumen

FREIGHT RATING AND CHARGES	RATES	PER	PREPAID	COLLECT
detalle de cobros por flete maritimo (puede indicar "AS PER AGREEMENT" si es sin valorar)			:obros pagaderos en origen*	*cobros pagaderos en destino*

	EX-RATE	FREIGHT PAYABLE AT **donde se paga el flete maritimo**	IN LOCAL CURRENCY

MODALTRADE

LADEN ON BOARD DATE **lugar donde se embarcó** MONTH *mes* DAY *dia* YR *año*

Received in apparent good order and conditions from the Shipper or Shipper's agent, the number of containers or other packages or units said by the Shipper to contain the goods described in the (Particulars Furnished by the Shiper) to be transported from the port of loading to the port of discharge, or so near, thereof as the carrying vessel, or other craft used can get, lie and leave always in safety and afloat under all conditions of tide, water and weather, and there to be delivers to consignee or on-carrier on payment of all charges due thereon. Carrier makes no representation asto the correctness of the particulars furnished by the Shipper. In accepting this Bill of Lading, the Shipper, Consignee,holder thereof and the owner of the goods agree, the same and is signed by each of them, that the receipt, custody,carriage, relay, delivery and any trasnshipping of the goods are subjected to the terms appearing on the face an back hereof, which shall govern the relations, whatsoever they may be, between Shipper, Consignee, the owner of the goods and any hoder hereof and Carrier, its agent, contractors, employee. Master an vessel in every contingency ocurring and whether Carrier may be acting as such or bailee. Carrier shall have the right to show containers, vans or trailers on deck and without notice. The terms hereof shall not be deemed waived by Carrier except by written waiver, signed by Carrier or its duty authorized agent.

☐ If this box is checked , goods have been loaded , stowed and counted by Shipper. Carrier has NOT done so and is not responsible for accuracy of count conditions or nature of goods described in PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER, THE RECEIPT, CUSTODY, CARRIAGE AND DELIVERY OF THE GOODS ARE SUBJECT TO THE TERMS APPEARING ON THE FACE AND BACK HEREOF AND TO THE CARRIER'S APPLICABLE TARRIF.

In witness whereof ☐ original Bills of Lading all the same and date on of which being accomplished the others to stand void, have been issued by MODAL TRADE or its designed agent on behalf of itself , other participating carriers, the vessel, her master and owner of characters.

número de BL

COPY NON NEGOTIABLE

Anexo 10: Tarifas Almacenaje Terminal Pacifico Sur (abreviado)

DIAS	General cubierto Ton/m3 dia	General Patio Ton/m3 dia	General cubierto IMO Ton/m3 dia	CNTR IMO 20' Usd	CNTR IMO 40' Usd	CNTR STD 20' Usd	CNTR STD 40' Usd
1	-	-	-	-	-	-	-
2	25.80	39.70	42.30	134.40	172.50	104.70	129.10
3	31.10	47.10	52.90	302.60	389.30	168.20	202.10
4	36.30	54.50	63.50	399.90	552.30	263.40	340.70
5	41.60	61.90	74.10	550.20	757.50	361.80	476.10
6	46.90	69.30	105.90	715.20	976.50	455.60	597.50
7	52.20	76.70	112.10	910.90	1,262.20	559.60	752.00
8	57.50	80.90	118.30	1,058.00	1,466.40	639.80	864.30
9	62.80	85.20	124.50	1,204.00	1,671.60	720.00	976.50
10	68.10	89.40	130.70	1,350.00	1,875.80	800.20	1,088.90
11	73.40	93.60	136.90	1,496.00	2,080.00	880.40	1,201.10
12	78.70	97.90	143.00	1,642.00	2,284.20	960.60	1,313.40
13	84.00	102.10	149.20	1,788.00	2,488.40	1,029.50	1,414.40
14	89.20	106.30	155.40	1,934.00	2,692.60	1,109.70	1,526.70
15	94.50	110.60	161.60	2,080.00	2,896.80	1,189.90	1,638.90
16	99.80	114.80	167.80	2,226.00	3,101.00	1,270.10	1,751.20
17	101.90	119.00	174.00	2,372.00	3,305.20	1,350.20	1,863.50
18	104.10	123.30	180.20	2,518.00	3,509.40	1,430.40	1,975.70
19	106.20	127.50	186.40	2,664.00	3,713.60	1,510.60	2,088.00
20	108.30	132.80	192.60	2,810.00	3,917.80	1,590.80	2,200.20
21	110.40	138.10	198.70	2,957.10	4,123.00	1,626.10	2,267.60

* Costos hasta 3 semanas de almacenamiento, excluyendo contenedores especiales.

Anexo 11: Tarifas públicas Almacenaje Extraportuario Puerto Columbo (abreviado)

Código	01 **Carga Gral Cubierta** **300**	02 **Carga Gral Descubierta** **301**	07 **Contenedor Normal y Especial 20'** **320/321**	08 **Contenedor Normal y Especial 40'** **324/325**
Día	Ton/M3	Ton/M3	Unidad	Unidad
1	2.277	1.898	87.285	87.285
2	4.554	3.795	87.285	87.285
3	6.831	5.693	110.055	117.645
4	9.108	7.590	132.825	148.005
5	11.385	9.488	155.595	178.365
6	13.662	11.385	178.365	208.725
7	15.939	13.283	201.135	239.085
8	18.216	15.180	223.905	269.445
9	20.493	17.078	246.675	299.805
10	22.770	18.975	269.445	330.165
11	25.047	20.873	292.215	360.525
12	27.324	22.770	314.985	390.885
13	29.601	24.668	337.755	421.245
14	31.878	26.565	360.525	451.605
15	34.155	28.463	383.295	481.965
16	36.432	30.360	406.065	512.325
17	38.709	32.258	428.835	542.685
18	40.986	34.155	451.605	573.045
19	43.263	36.053	474.375	603.405
20	45.540	37.950	497.145	633.765
21	47.817	39.848	519.915	664.125

*Sólo se incluyeron los costos para carga suelta y contenedores secos hasta 3 semanas de almacenamiento.

Anexo 12: Resumen INCOTERMS 2010

Incoterm 2010	Formalidades Aduaneras de Exportación	Transporte a Puerto de Origen	Manipulación en Puerto de Origen	Gastos de Carga en puerto de Exportación	Transporte de Puerto de Origen a Puerto Destino	Gastos de Descarga en Puerto Destino	Seguros	Manipulación en Puerto Destino	De Puerto Destino a Puerta	Formalidades Aduaneras de Importación	Impuestos de Importación
EXW	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador
FOB	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador
CFR	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador
CIF	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Comprador	Vendedor	Comprador	Comprador	Comprador	Comprador
DDP	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor	Vendedor