



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

IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS: PROCEDIMIENTO, DOCUMENTACIÓN Y  
APORTES DEL AGENTE DE ADUANA Y DEL FREIGHT FORWARDER

Autores  
ARIEL EDUARDO DÍAZ DEL SOLAR  
FRANO STJEPAN FUENTES VAZON

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: EDUARDO HAYE A.

Viña del Mar, Enero de 2011

## *Agradecimientos*

La realización del presente informe no resultó una tarea fácil, pero podemos decir que fuimos afortunados de contar con un gran apoyo que siempre estuvo tras nosotros.

En primer lugar queremos agradecer a la Universidad de Valparaíso, que junto a sus funcionarios y profesores, fueron el soporte para la finalización de este proyecto.

También deseamos agradecer a las empresas que nos acogieron durante nuestros meses de práctica profesional, las cuales siempre nos dieron apoyo, enseñándonos cada día de manera ejemplar. Las personas que las componen siempre estuvieron ahí para ayudarnos, y eso se agradece de corazón.

Por último y no menos importante, dar las gracias a nuestras familias, seres queridos y amigos, quienes directa o indirectamente contribuyeron a la realización de este informe. Muchas gracias por su ayuda, sus ánimos y sus buenos deseos.

*Ariel Díaz del Solar*  
*Frano Fuentes Vazon*

## ÍNDICE

<b>Introducción</b> .....	4
<b>Capítulo 1: Antecedentes de la práctica profesional</b> .....	7
1.1 Descripción de las empresas.....	7
1.2 Descripción de las funciones realizadas .....	19
1.2.1 Trabajo desarrollado .....	19
1.2.2 Razones que impulsan el tema a desarrollar.....	25
<b>Capítulo 2: Desarrollo del tema</b> .....	27
2.1 Objetivo general y específicos.....	27
2.2 Marco teórico.....	31
2.3 Desarrollo de la investigación .....	38
2.3.1 Documentación necesaria para importación de mercancías en Chile.....	38
2.3.2 Descripción paso a paso del proceso de importación .....	87
2.3.3 Importancia de los agentes que intervienen en el proceso.....	99
<b>Capítulo 3: Conclusiones</b> .....	112
<b>Glosario</b> .....	115
<b>Bibliografía</b> .....	119
<b>Anexos</b> .....	121

## **SIGLAS Y ABREVIATURAS**

- **BL:** Bill of Lading, conocido en español como Conocimiento de Embarque.
  
- **SNA:** Servicio Nacional de Aduanas.
  
- **SAG:** Servicio Agrícola y Ganadero.
  
- **LCL:** Less than Container Load, conocido en español a cargas consolidadas o sueltas transportadas por contenedores.
  
- **Incoterms:** International Commercial Terms, conocido en español como Términos Internacionales de Comercio.
  
- **FOB:** Free On Board, conocido en español como Franco a Bordo.
  
- **CIF:** Cost, Insurance and Freight. Traducido como Costo, Seguro y Flete.
  
- **ACE:** Acuerdo de Complementación Económica.

- **Mercosur:** Mercado Común del Sur.
  
- **Aladi:** Asociación Latinoamericana de Integración.
  
- **CDA:** Certificado de Destinación Aduanera.
  
- **FCL:** Full Container Load, conocido en español como contenedor completo o simplemente “full”.
  
- **DIN:** Declaración de Ingreso.
  
- **DAPI:** Declaración de Almacén Particular de Importación.
  
- **DUS:** Documento Único de Salida.

## **INTRODUCCIÓN**

El presente informe expone una mirada integrada de uno de los elementos más importantes pertenecientes al comercio internacional, el cual es la importación de mercancías; esto gracias a las experiencias y conocimientos obtenidos dentro de las prácticas profesionales de la carrera de Administración de Negocios Internacionales.

Es de amplio conocimiento que el comercio internacional no sólo se desarrolla por un agente, sino que son múltiples las organizaciones y personas que participan en él, por lo que explicar diferentes alcances o procedimientos desde un sólo punto de vista, podría generar visiones sesgadas o incorrectas del real funcionamiento del comercio exterior.

De esta forma, las principales razones motivacionales para la realización de las prácticas, recaen en aprender y conocer empíricamente los diversos procesos que deben realizarse para llevar a cabo una importación de mercancías exitosa en nuestro país; con el añadido de poder comprender este proceso desde el punto de vista de una Agencia de

Aduana, así como también de un Freight Forwarder<sup>1</sup>, logrando una visión integradora del proceso, y de esta manera, una mejor comprensión de la materia que debería conocer cualquier administrador de negocios internacionales.

La Agencia de Aduana Juan Valdivia Riquelme fue el centro de la práctica profesional de Ariel Díaz del Solar, la cual ayudó de diferentes maneras en su desarrollo, no sólo como un profesional, sino también como una persona con valores para el trabajo en el cual se desenvuelve. Durante su estadía, además de realizar tareas en la casa matriz de la empresa (Valparaíso), también tuvo que desempeñar diferentes funciones en lugares donde es común la importación de mercancías, tales como el puerto de Valparaíso, San Antonio y aeropuerto, como también realizar diversas funciones en sucursales, como la de Santiago Centro. Además de gestionar el despacho de mercancías, junto con las visaciones de documentos, se realizaron todas las gestiones pertinentes ante las oficinas del Departamento Regional y Nacional de Aduanas.

---

<sup>1</sup> Empresas dedicadas a otorgar soluciones logísticas, de transporte y almacenaje a sus clientes. Es uno de los tantos intermediarios dentro del comercio internacional.

Mientras que el Freight Forwarder Kuehne+Nagel fue el lugar donde Frano Fuentes Vazon desarrolló su práctica profesional, además de un período como trainee. Esta empresa fue de amplia utilidad para poder poner en práctica los conocimientos otorgados por diversas materias de la carrera. El lugar ayudó mucho al crecimiento profesional del alumno, donde la ética de los negocios y el concepto de *just in time* (justo a tiempo), eran claves diariamente. Entre las principales funciones a desarrollar se cuenta el manejo operacional y documental de importaciones desde Europa y Estados Unidos, comunicación con clientes y oficinas alrededor del mundo, contacto directo e indirecto con clientes, proveedores, Agencias de Aduana, facturaciones, etc.

De este modo se integran dos agentes relevantes dentro del proceso de importación, el cual será explicado detalladamente en el cuerpo del trabajo, indicando los aportes y alcances que cada uno entrega al proceso en su conjunto.

Se invita al lector a recorrer los diferentes pasajes de este informe, como la descripción de empresas y prácticas profesionales, el marco teórico del tema a tratar, el desarrollo de la investigación y por último, las conclusiones, que entregarán una visión cohesionada y con miras al futuro del comercio internacional.

## **CAPÍTULO 1: ANTECEDENTES DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL**

Este primer capítulo se centrará en otorgar los antecedentes e información sobre las dos organizaciones que fueron parte de las prácticas profesionales de los alumnos, así como también las funciones y trabajo que éstos realizaron. Es relevante conocer estos datos, para poder contextualizar de mejor manera el trabajo que se desarrolla más adelante.

### **1.1 Descripción de las empresas:**

- **Agencia de Aduana Juan Valdivia Riquelme.**

La Agencia de Aduana Juan Valdivia Riquelme inicia sus actividades en el mes de Abril del año 1990. Ello como consecuencia de la Resolución N° 791, de fecha 18 de Diciembre de 1989 de la Dirección Nacional de Aduanas, que designa como Agente de Aduana a don Juan Valdivia Riquelme.

Cabe señalar, que antes de ser designado como Agente de Aduana, el señor Juan Valdivia se había desempeñado durante veinte años como funcionario del Servicio Nacional de Aduanas (SNA), período en el cual desarrolló una carrera funcionaria

alcanzando el título profesional de Vista de Aduanas, además de diversos cargos de jefatura. Paralelamente, obtuvo el título de Administrador Público en la Universidad de Chile. Por otra parte, ya en la actividad privada, a partir del año 1980, ejerció cargos de asesoría en comercio exterior en tres Agencias de Aduana. Todo esto demuestra la gran trayectoria, además de logros profesionales y académicos que posee el encargado de esta Agencia.

En cumplimiento a normas legales, esta Agencia fija el domicilio de su casa matriz en la ciudad de Valparaíso. También tiene sucursales en la ciudad de Santiago, tanto en el centro como en el aeropuerto, en Antofagasta y en la ciudad de San Antonio. No obstante, la Agencia de Aduana tiene facultades legales para accionar, en el ámbito de su competencia, a lo largo y ancho del país. Así, normalmente, gestiona efectivamente en las Aduanas de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Santiago, Valparaíso, Los Andes, San Antonio y Talcahuano.

La Agencia de Aduana cuenta con personal especializado en comercio exterior, como en todo lo concerniente a gestiones aduaneras. Además, en sus instalaciones posee modernos y completos equipamientos tecnológicos que permiten garantizar una rápida y

eficiente gestión en la tramitación de despachos de importación, exportación u otros, como también asesorías en comercio internacional.

Su estructura se compone básicamente de una Gerencia General, Departamento Técnico, Departamento de Contabilidad y Finanzas, y Operaciones. Las funciones de Recursos Humanos las realiza la misma Gerencia, mientras que las funciones de Marketing, sea realizan a través de los mismos clientes, ya que en el gremio existe un acuerdo de no realizar más publicidad además de la que permite Internet.

Entre sus principales funciones destacan: elaboración del conocimiento de embarque (o BL<sup>2</sup>) y obtención del documento oficializado por la compañía transportadora, preparación y confección de los certificados de origen, contratación y coordinación de los fletes internos, etc.

---

<sup>2</sup> Del inglés *Bill of Lading*. Es utilizado como contrato de transporte y se utiliza para proteger tanto al cargador (exportador) como al consignatario (destinatario) frente a la empresa naviera. Este documento es imprescindible para el retiro de la mercancía. Existen tres tipos: BL Master, BL Hijo y BL Nieto.

Visión y misión de la empresa:

- Visión: ser la mejor Agencia de Aduana siempre.

Esta visión constata el ideal de excelencia de que posee esta Agencia, la cual se ve reflejada en la fidelidad de sus clientes, quienes a través de los años han confiado sus servicios a este mismo grupo de expertos.

- Misión: cumplir todas las labores que encomienda el SNA de la mejor manera posible, regidos por la Ordenanza de Aduanas<sup>3</sup>.

Su misión representa el accionar apegado a legalidad que ofrece esta Agencia de Aduana, lo que entrega seguridad a sus clientes respecto a sus procedimientos. De esta forma se pretende cumplir con la buena fe que exige la Ordenanza de Aduanas.

---

<sup>3</sup> Sitio Web oficial: [www.aduana.cl/prontus\\_aduana/site/artic/20070213/pags/20070213171854.html](http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070213/pags/20070213171854.html)  
10.12.2010, 11:00 a.m.

### Políticas de la Agencia de Aduana:

- 1) Cumplir fielmente con los dictámenes del SNA, así como con el cliente, velando por el cumplimiento y la satisfacción del cliente.
- 2) Realizar siempre un trabajo eficiente, rápido y con un buen servicio.

### A continuación, algunos hitos importantes dentro de la historia de esta Agencia:

- Inicio de funciones en el año 1990 con una dotación de cuatro empleados. Actualmente la planilla está conformada por 35 funcionarios.
- La implementación inmobiliaria y tecnológica ha sido permanente.
- En sus inicios la cartera de clientes de la Agencia era mínima. Actualmente, cuenta con aproximadamente 200 clientes, que se distribuyen en diferentes actividades económicas del país, entre las que se cuenta la minería, servicios, comercio, universitaria, etc. Por otra parte, cabe destacar la permanencia de los clientes en favorecer a la Agencia con sus despachos aduaneros, lo que evidencia

una muestra de confianza en ésta, por el apego legal y fiel cumplimiento de sus mandatos.

- **Freight Forwarder Kuehne+Nagel.**

Kuehne+Nagel es una de las empresas del mundo logístico más grandes alrededor del mundo. Su negocio se basa en proveer soluciones integrales de logística, a través de la cadena de suministro de acuerdo a los desafíos de sus clientes, creando para ellos verdaderas ventajas competitivas, todo esto bajo los conceptos de planear y monitorear<sup>4</sup>.

Para entender mejor este negocio, es necesario comprender que los Freight Forwarders son un intermediario entre los clientes (empresas que importan y exportan productos) y diferentes empresas que permiten la realización de la cadena, lo que simplifica las tareas y permite que diversas empresas puedan externalizar los servicios logísticos para que sean realizados de manera eficiente por expertos del ramo.

---

<sup>4</sup> Sitio Web oficial: [www.kn-portal.com/about/why\\_kuehne\\_nagel/](http://www.kn-portal.com/about/why_kuehne_nagel/) 10.12.2010, 11:00 a.m.

La historia de Kuehne+Nagel comienza en 1890 en la ciudad de Bremen, Alemania, cuando August Kühne y Friederich Nagel se asocian y desarrollan sus primeras actividades que se basaron en la exportación e importación de algodón, granos, alimentos y madera.

Tras un rápido crecimiento, éste se ve frenado por el período de ambas guerras mundiales, renaciendo nuevamente en el año 1952, con la apertura de su primer centro de almacenamiento en Hamburgo. Tras esto, y con la creciente apertura comercial de occidente, Kuehne+Nagel logra convertirse en uno de los líderes globales de transportes de mercancías, presentes en todo el mundo. Actualmente la empresa posee más de 56.000 empleados alrededor del mundo en más de 100 países<sup>5</sup>.

En Chile sus oficinas centrales se encuentran en Providencia, ciudad de Santiago, la cual cuenta con alrededor de 120 trabajadores, los cuales se distribuyen desde la Gerencia General a sus siete departamentos principales: Finanzas, Ventas, Aéreo, Marítimo, Tecnologías de la Información (IT), Contratos Logísticos y Recursos Humanos.

---

<sup>5</sup> Recursos Humanos Kuehne+Nagel, Manual de Inducción.

Sin embargo, también existen otras oficinas en el aeropuerto, Quilicura, Lampa, Talcahuano y asociados en diferentes ciudades del norte de Chile, como también en los puertos de Valparaíso y San Antonio.

Entre las principales funciones que desarrolla la empresa se encuentran la coordinación de importación y exportación de mercancías a nivel mundial, ya sea a través de transporte marítimo, aéreo y terrestre, además de ofrecer servicios de almacenamiento y de aseguramiento de mercancías.

Visión y misión de la empresa<sup>6</sup>:

- Visión: Kuehne+Nagel se convertirá en el socio de logística y proveedor de la cadena de suministros preferido para las compañías de un mismo negocio y de la industria mundial. El grupo logístico se basará en sus clientes, creando relaciones duraderas y contribuyendo al éxito del negocio, proveyendo un alto valor integrando en servicios de logística.

---

<sup>6</sup> Recursos Humanos Kuehne+Nagel, Manual de Inducción.

Su visión demuestra el anhelo de controlar el mercado logístico, junto con darle un gran énfasis a sus clientes, a quienes Kuehne+Nagel considera la clave para lograr el éxito.

- Misión: Nuestra Red Global de Logística es nuestro activo más fuerte. Dedicación, integración e innovación son el corazón de nuestra filosofía del negocio. Haciendo foco en las necesidades de los clientes, nosotros proveemos soluciones de logística integral de calidad sobresaliente y excelencia operativa, somos la extensión de su negocio.

Una red de logística integral, la excelencia y actuar como si fuera una extensión del negocio de su cliente, son las bases para conformar la misión de Kuehne+Nagel.

Dentro de las políticas y valores de Kuehne+Nagel<sup>7</sup>, destacan:

- 1) Actuar como una extensión del negocio del cliente: comprender su negocio tal y como lo realiza. Así se podrá solucionar de forma proactiva

---

<sup>7</sup> Recursos Humanos Kuehne+Nagel, Manual de Inducción.

sus problemas. Preguntarse constantemente, “¿si yo fuese mi cliente, estaría 100% satisfecho con el servicio?”.

- 2) Mejorar constantemente: establecer, medir y alcanzar objetivos de desempeño y entonces preguntarse, “¿cómo puedo hacerlo mejor?”. Innovar. Cambiar el status quo. No estar nunca satisfecho.
- 3) Colaborar: aprovechar el poder del equipo para solucionar problemas. Aprender de cada uno y compartir habilidades a pesar de límites organizacionales y geográficos.
- 4) Mantener las promesas: la confiabilidad es un punto crítico para mantener la confianza de los clientes. No prometer lo inalcanzable. Una vez que se haya hecho una promesa, mantenerla.
- 5) Decir la verdad: a los colaboradores, jefes y clientes. No distorsionarlas, disfrazarlas o evitarlas. Compartir malas noticias para evitar sorpresas.
- 6) Ser responsable: asumir los problemas. No “apuntar con el dedo”.

- 7) Gastar sabiamente: gastos innecesarios afectan los beneficios e incrementan los costos a nuestros clientes. Gastar el dinero de la compañía como si fuese propio.
  
- 8) Divertirse: contagiar a otros con el entusiasmo del negocio. Llevarlo en la actitud, en la forma de ser. Ayudar a aumentar la productividad, reducir los costos y conducir provechosamente los resultados y los de los clientes.

Dentro de las competencias de la organización, destacan seis de ellas: perfil comercial, liderazgo, orientación al cliente, trabajo en equipo, manejar la performance, y el análisis y juicio, todo esto bajo la consigna de “pensar globalmente, actuar localmente”<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Sitio Web oficial: [www.kn-portal.com/about/why\\_kuehne\\_nagel/](http://www.kn-portal.com/about/why_kuehne_nagel/) 10.12.2010, 11:00 a.m.

Algunos hitos destacables de Kuehne+Nagel son:

- Desde hace años, es el Freight Forwarder número uno en el transporte marítimo de mercancías del mundo, transportando desde el año 2006, más 2,2 millones de contenedores al año<sup>9</sup>.
- Situado entre las tres más grandes empresas logísticas en el ámbito aéreo, como también en contratos logísticos<sup>10</sup>.
- El año 2009 obtuvo una utilidad neta de US\$467 millones (transformados desde francos suizos<sup>11</sup>).

---

<sup>9</sup> Sitio Web de Logística: Logistics Quarterly:  
[www.logisticsquarterly.com/issues/13-5/3pl9.html](http://www.logisticsquarterly.com/issues/13-5/3pl9.html) 10.12.2010, 11:00 a.m.

<sup>10</sup> Sitio Web oficial: [www.kn-portal.com/about/overview/](http://www.kn-portal.com/about/overview/) 10.12.2010, 11:00 a.m.

<sup>11</sup> Sitio Web oficial: [www.kn-portal.com/about/investor\\_relations/](http://www.kn-portal.com/about/investor_relations/) 10.12.2010, 11:00 a.m.

## **1.2 Descripción de las funciones realizadas:**

En este apartado se detallarán específicamente las funciones realizadas por los alumnos en sus respectivas prácticas profesionales, como también las razones que impulsan el tema a desarrollar.

### **1.2.1 Trabajo desarrollado:**

- **Agencia de Aduana Juan Valdivia Riquelme:**

Entre las principales funciones realizadas durante la práctica profesional en esta Agencia de Aduana se encuentran:

- Despacho de mercancías de importación y exportación, por puerto de Valparaíso, San Antonio y aeropuerto Pudahuel. Todos estos despachos debían realizarse con sus documentos debidamente revisados y corregidos.
- Realizar gestiones en compañías navieras e intermediarios, comunicándose con agentes de la cadena de importación, para realizar solicitudes de BL's y otros

documentos como factura comercial, certificados de origen, etc., información sobre el estado de la carga, ya sea sus transbordos, fecha de embarque o llegada, lugar de entrega de mercancía, coordinar fletes locales, etc.

- Participación en inspecciones del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), ya sea en la oficina de esta entidad como también en el interior de los recintos portuarios, esto para velar con los controles sanitarios que exige tanto este organismo, como los países de destino, para de esta manera certificar el envío y/o recepción de mercancía con la calidad exigida y que no sea un peligro para consumidores nacionales o extranjeros.
  
- Control de desconsolidación de contenedores en recintos portuarios. Referente a carga suelta o consolidada (LCL<sup>12</sup>). Una vez que los contenedores arriban a puerto, se entregan inmediatamente a los almacenes extraportuarios para su desconsolidación, esto es, apertura del contenedor y entrega de cada una de las

---

<sup>12</sup> Del inglés *Less than Container Load* (carga menos de un contenedor completo). Cuando un mismo contenedor comparte diversas cargas de diferentes empresas (ya sea de diferentes exportadores, importadores, o ambas), a éste se le llama consolidado o carga suelta, cuya abreviación utilizada es LCL.

partidas a los consignatarios correspondientes. Este proceso de estar presente y la correcta entrega de la mercancía es la que se realizó durante la práctica.

- Gestiones propias de Agencia de Aduana ante la Dirección Regional de Aduanas de Valparaíso y la Dirección Nacional de Aduanas para solicitud y visación de documentos entre otros.
  
- Contacto con la banca comercial para ratificar situación de diferentes clientes y así liberar entregas de mercancías, como también para autorizar pagos a proveedores.

Todas estas fueron las funciones realizadas por el alumno en su práctica profesional, permitiendo comprender cómo actúa la Agencia de Aduana dentro del ámbito de la importación de mercancías. A continuación, las funciones desarrolladas en la práctica profesional realizada en el Freight Forwarder.

- **Freight Forwarder Kuehne+Nagel.**

La práctica en esta empresa permite otro enfoque del proceso de las importaciones, cuyas funciones son diferentes, pero complementarias al mundo de la Agencia de Aduana. Las funciones a destacar son:

- Coordinar el transporte e internación de mercancías LCL desde Europa y Estados Unidos. Esta función nace cuando el país que desea exportar hacia Chile, avisa al país de destino mediante el software exclusivo CIEL, que existe una carga embarcada y que va en destino a Chile. Se debe chequear reiteradamente durante el día para revisar si existe una carga en camino o no, siempre pendientes de la zona geográfica asignada y del tipo de carga. Tras descargar esta información, se comienza a procesar, naciendo así la importación para las oficinas en Chile.
- Velar por el correcto embarque de la carga, documentación aduanera, correcciones, etc. Una vez zarpada la carga, se revisa que la información enviada por la oficina de origen a través del sistema (oficina que maneja la exportación),

sea la misma que entrega la empresa naviera y/o coloader<sup>13</sup>. Una vez chequeado se prosigue con las correcciones del BL a través del BL Master<sup>14</sup>.

- Comunicación directa e indirecta de clientes, proveedores, oficinas alrededor del mundo, etc. La comunicación directa con el cliente se daba vía mail o telefónica, mientras que la indirecta, a través del departamento de *Customer Service* (servicio al cliente). Ante cualquier requerimiento o duda, la comunicación con la oficina de origen era fundamental, y por lo mismo, el idioma inglés era una herramienta vital, permitiendo resolver dudas a tiempo. Se debía mantener contacto además con los proveedores como coloaders, y también con empresas de transporte terrestre, los cuales permitían llevar a cabo el transporte local cuando el cliente lo requiriera.
  
- Facturación a proveedores, clientes y oficinas de origen. En el primer caso, se realizaba cuando existían errores en montos de parte de los proveedores a

---

<sup>13</sup> Empresa intermediaria del comercio internacional. Presta sus servicios para las cargas LCL, permitiendo el uso eficiente de los contenedores, ocupándolos casi en totalidad, a pesar de transportar cargas distintas e independientes entre sí.

<sup>14</sup> Es el BL que emite la empresa naviera, es el BL original y es por el cual se rige toda la información del embarque.

Kuehne+Nagel. A los clientes se debía tener especial cuidado de qué cargos cobrar, dependiendo del tramo y condiciones que el cliente haya contratado para su mercancía, así como tener un cuenta si el flete era prepaid<sup>15</sup> o collect<sup>16</sup>. Respecto a las oficinas de origen, se les factura el porcentaje acordado por la empresa cuando el flete es prepaid, o por el contrario, se revisa que la factura realizada por ellos cuando el flete es collect esté correctamente emitida.

- Análisis financiero de cada carga. A través del software exclusivo ACON, los movimientos financieros de cada carga se desplegaban en sistema, debiendo revisarse cada uno de ellos para chequear que los cobros y pagos sean los adecuados, y de esta forma arroje el *profit* (utilidad) correcta. Esta tarea era una de las más importantes de todas, ya que no debían permitirse pérdidas de ningún tipo, pudiendo ocurrir por facturaciones incorrectas a clientes o de los proveedores hacia Kuehne+Nagel, por lo que cada una de las aproximadamente 200 cargas dentro de estos tramos (Europa y Estados Unidos), debía ser revisada acuciosamente y así realizar un cierre de mes sin problemas.

---

<sup>15</sup> Flete prepaid se refiere a aquella mercancía cuyo flete internacional ha sido cancelado en origen (por el exportador). De esta forma el consignatario cancelará los gastos locales.

<sup>16</sup> Flete collect es aquel cuyo flete internacional debe ser cancelado por el consignatario (importador). Éste también debe cancelar los gastos locales.

### **1.2.2 Razones que impulsan el tema a desarrollar:**

El comercio internacional es un tema demasiado extenso y complejo como para poder desarrollar desde un sólo punto de vista único u objetivo. Los procedimientos y agentes que intervienen en él deben ser aprendidos de forma complementaria, como un todo, y no de forma excluyente y separada.

La importación de mercancías, uno de los pilares de esta materia, obviamente no está ajena de esta premisa, por lo que ser investigada y explicada de una forma conjunta e integral, permitiría un enriquecimiento de la materia con resultados bastante interesantes.

El hecho que dos alumnos de la misma carrera pudieran ser parte del mismo apartado de negocios, pero en empresas e industrias complementarias, abre una gran oportunidad de desarrollo del tema del que fueron parte realizando su práctica profesional, convirtiéndose éste en el principal motivo para exponer y desarrollar el tema de la importación de mercancías.

Como segundo gran motivo, se cree que demostrar cómo funciona y desenvuelve este negocio bajo la mirada de administradores de negocios internacionales, permite una mirada diferente y más integrada del tema, por todo lo ya aprendido en las materias impartidas durante la carrera, como también en los meses que se pasaron desarrollando las funciones mencionadas en el sub-capítulo anterior.

El deseo de elaborar una guía el tema, se convierte en nuestra tercera razón motivacional del mismo. Existen muchos libros y guías bastante extensas sobre importaciones, que muchas veces a pesar de su longitud, no logran mostrar con claridad cómo se realiza realmente este proceso, haciendo que el lector caiga en errores conceptuales o prácticos. Ello se atenderá en este informe, intentando mostrar de una manera comprensible para todos, este proceso que es vital para el comercio internacional.

## **CAPÍTULO 2: DESARROLLO DEL TEMA**

Este segundo capítulo del informe de práctica se centrará en el desarrollo del tema escogido propiamente tal. Se comenzará con los objetivos de éste, para luego dar cabida al marco teórico y desarrollo del tema importación.

### **2.1 Objetivo general y específicos:**

Este apartado se divide en dos partes, en primer lugar la mención del objetivo genérico, el cual engloba lo que se pretende alcanzar con este tema y nos servirá como directriz a la hora del resultado esperado, tras la revisión del presente informe.

En segundo lugar, se revisarán los objetivos específicos, aquellos puntos que detallan y definen de forma más acuciosa las metas a alcanzar.

- **Objetivo general:**

El principal objetivo que se busca, es entregar una visión global e integradora del proceso de importación de mercancías, permitiendo su entendimiento tanto a personas con conocimientos en el tema como a los que no los poseen, desde una mirada práctica, clara y con perspectiva de futuro.

Este objetivo pretende llevarse a cabo a través de la contextualización de la importación, principalmente desarrollado en el marco teórico, el cual demuestra que la internación de mercancías no es un proceso aislado, sino que a la vez integra a las exportaciones, transporte internacional y relaciones comerciales internacionales, las cuales serán la base para comprender el desarrollo del tema.

Gracias a los conocimientos teóricos y prácticos obtenidos previamente, será más fácil explicar los contenidos de forma más clara, para que cualquier neófito en el tema pueda comprender y manejar de manera sólida el proceso de importación de una manera integral.

- **Objetivos específicos:**

Dentro de los objetivos específicos se encuentran:

- Determinar paso a paso el proceso de importación.

Es sin duda una parte primordial para el desarrollo del tema, explicar detalladamente todas las etapas para realizar la importación, logrará que se tenga claridad y precisión para comprender este proceso.

- Determinar influencias de los agentes base en el proceso.

Para poder explicar la importación de una manera global, es necesario demostrar las funciones e influencias de los agentes participantes del proceso, los cuales serán el Agente de Aduana y el Freight Forwarder, permitiendo de esta manera no quedarse con una visión única de un solo participante o eslabón dentro del proceso.

- Demostrar el rol de la documentación aduanera.

Los documentos aduaneros constituyen la base palpable y comprobable de la existencia de la importación, sin ellos ésta no podría realizarse, por ello es uno de los objetivos enseñar el papel que cumplen estos documentos en el proceso e indicar cuál es la importancia de cada uno de ellos.

- Analizar el proceso de importación y sus posibles alcances en el futuro.

Por último, este objetivo pretende que el lector pueda desarrollar una visión crítica sobre el proceso de importación, comprendiendo su ejecución actual, como también los posibles cambios a futuro, debido al gran avance de la tecnología.

## **2.2 Marco teórico:**

Esta sección del informe se enfocará en contextualizar la los datos y la información que se desarrollará más adelante, entregando de esta forma definiciones, reseña histórica y diferentes regulaciones que comprenden al comercio internacional.

- **Definición comercio internacional.**

El comercio es el intercambio de bienes y/o servicios dentro de una región o país determinado, con su respectivo flujo de dinero por el accionar de éste, ahora bien, el comercio internacional o exterior es este mismo canje, sólo que supera las fronteras de los países, logrando que un comprador (importador) y un vendedor (exportador) tengan esta relación de intercambio.

Para que un país pueda tener intercambio comercial con otros países, éste debe poseer una economía que se denomina abierta, lo que significa que el país puede especializarse en algún tipo de producto o servicio y optar por comprar otro producto o servicio, en el cual, los costos al realizar ese producto o servicio sean mayores que los de compra internacional.

- **Breve reseña histórica.**

Para comprender correctamente el comercio internacional, se debe entender que éste se guía a través de varias teorías, como el modelo de la ventaja absoluta de Adam Smith (1776), plasmada en su obra “La riqueza de las naciones”<sup>17</sup> en donde las mercancías deberían de producirse en un país donde el costo de producción más bajo que en el resto de los otros países, esto para que se puedan vender a un precio razonable.

La historia y el desarrollo económico avanzó hasta el modelo de David Ricardo, el cual es la teoría de la ventaja comparativa, ésta supone que los costos absolutos de producción no son decisivos, en contraposición a lo señalado por Smith, sino que lo primordial serían los costos relativos en comparación a otros países. Esta teoría tomó gran fuerza en el siglo a mediados del siglo XIX.

Como un avance de las teorías anteriores se presenta el modelo de Heckscher-Ohlin, que en comparación a la teoría de David Ricardo, afirma que los países se especializan en la

---

<sup>17</sup> Smith, Adam, *La riqueza de las naciones*, Editorial Alianza, España, 2001.

exportación de los bienes que requieren grandes cantidades de los factores de producción en los que son comparativamente más abundantes; y que tiende a importar aquellos bienes que utilizan factores de producción en los que son más escasos.

- **La nueva teoría del comercio internacional.**

El pensamiento actual del comercio internacional, radica principalmente en diferenciarse de las teorías anteriores que suponían la existencia de un mercado perfecto para su desarrollo. De este modo surgen un nuevo grupo de economistas como Paul Krugman, James Brander y Barbara J. Spencer, quienes elaboran teorías basadas en un mercado imperfecto y en los fallos que éste presenta.

Estas nuevas teorías tratan de demostrar que no sólo se debe basar en las ventajas comparativas en el comercio internacional, sino que también introduce con fuerza el

tema de los subsidios, junto con la idea de que la abstención por parte del Estado en el ámbito económico puede no ser la mejor manera de actuar<sup>18</sup>.

Con respecto a las teorías mencionadas en los párrafos anteriores, éstas se refieren a que el proceso, tanto de importación como el proceso de exportación, se crea cuando países tienen costos muy elevados al momento de producir algún producto o bien determinado, como también a su posición geográfica, la que no le permita producir, ocasionando una demanda en el o los bienes que el país necesita para poder desarrollarse satisfactoriamente, es por esto que cuando un país no puede producir o los costos de fabricación son muy elevados, los países se ven en la necesidad de importar desde otros lugares del planeta esos recursos. También ocurre que en el mundo, al poseer dos hemisferios opuestos estacionalmente, hayan ciertos productos que se crean en determinadas épocas del año, así se genera la compra y venta de productos entre estos lados de la Tierra.

---

<sup>18</sup> Steimberg, Federico, *La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica*, 2004. Texto completo en: [www.eumed.net/coursecon/libreria/](http://www.eumed.net/coursecon/libreria/)

Con todo este proceso de importación entre los países del mundo, se han creado, a lo largo de estos años, distintos tipos de acuerdos y tratados para mejorar la calidad, tanto en el uso como en el consumo de los productos, y de esta manera reducir aún más los gravámenes que sean creados por los procesos del comercio exterior.

- **Regulaciones.**

El comercio internacional no puede estar exento de regulaciones, las cuales ayudan a estandarizar los procedimientos, resguardando que el proceso completo se lleve a cabo de la manera adecuada. Antiguamente, el comercio era normalizado mediante acuerdos bilaterales entre dos países, bajo la creencia en el mercantilismo, durante mucho tiempo los países imponían altos aranceles y otras restricciones severas al comercio internacional. A lo largo de los años se han utilizado varios instrumentos para manipular el comercio internacional. Éstos incluyen el arancel, las salvaguardias, las cuotas de exportación e importación y las barreras no arancelarias.

En el ámbito del transporte internacional, éste no contaba con regulaciones hasta principios del siglo XX, donde hacen su ingreso al comercio internacional los Términos Internacionales de Comercio (Incoterms<sup>19</sup>). Los principales Incoterms y los más usados en el mundo son *Free On Board* o franco a bordo (FOB) y *Cost, Insurance and Freight* o costo, seguro y flete (CIF).

El Incoterm FOB, se refiere a aquella compraventa internacional, en la cual el vendedor se compromete a dejar la mercancía comprada por el importador, en el puerto de embarque del país exportador. De esta forma, el importador es el responsable del traslado de la carga desde su país de origen hasta el país de destino, corriendo el valor del flete internacional por parte de él, así como también del seguro.

Mientras tanto, el Incoterm CIF es aquel en el que el vendedor de la mercancía se hace cargo de pagar el transporte internacional y el seguro, hasta que la mercancía llegue al puerto de destino. Es interesante destacar que aunque el que pague el seguro es el vendedor, el verdadero beneficiario es el comprador de la carga. Este Incoterm es el más

---

<sup>19</sup> Del acrónimo inglés *International Commercial Terms*. Son una serie de términos que estandarizan y facilitan el transporte de mercancías internacionales, dejando en claro la responsabilidad que le cabe a cada parte según el Incoterm que corresponda.

requerido en el comercio internacional, ya que se utiliza el valor CIF de las mercancías (su costo, sumado al valor de su seguro y flete) para determinar su valor según la Aduana y su posterior pago de arancel.

## **2.3 Desarrollo de la investigación.**

En esta sección del informe se mostrará toda la parte investigativa del mismo, dividido principalmente en dos materias: análisis y explicación necesaria de los documentos de importación de mercancías, y este proceso propiamente tal, explicado paso a paso. Dentro del primer apartado, el documento que predominará será el BL, ya que éste es la base y la clave para cualquier proceso de intercambio de mercancías, el cual posee muchas aristas diferentes, las cuales se hace necesario explicar a profundidad para la correcta comprensión de la materia.

Se comenzará primeramente mencionando y explicando cuáles son los documentos necesarios para la importación en Chile, para así cuando se llegue a la descripción del proceso, se cuente con la información de qué consiste cada documento.

### **2.3.1 Documentación necesaria para importación de mercancías en Chile.**

El compendio de normas aduaneras, establece un número taxativo de documentos que deben ser utilizados en un momento determinado para realizar la gestión de

desaduanamiento de las mercancías. Éstos son los que están dispuestos en los artículos 77 y 78 de la Ordenanza de Aduanas, los cuales son los siguientes:

1. Documento de transporte (BL o conocimiento de embarque) en original que acredite al importador como consignatario de la mercancía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 98 de la Ordenanza de Aduanas.
2. Mandato constituido de conformidad a lo dispuesto en el artículo 197 de la Ordenanza de Aduanas.
3. Factura comercial (commercial invoice) en original o en alguno de los ejemplares en que se emitió simultáneamente con el original.
4. Nota de gastos, cuando no estén incluidos en la factura comercial.
5. Lista de empaque (packing list), cuando proceda, correspondiendo siempre en caso de mercancías acondicionadas en contenedores.

6. Certificado de seguro (insurance certificate) en original, copia o fotocopia, cuando su valor no se encuentre consignado en forma separada en la factura comercial.
7. Certificado de origen (certificate of origin), presentado conforme a las formalidades dispuestas por el respectivo acuerdo comercial.
8. Declaración jurada del valor y sus elementos, tratándose de declaraciones cuyo monto exceda de US\$5.000 FOB.
9. Visaciones, certificaciones, vistos buenos y/o autorizaciones cuando proceda, de acuerdo a las normas legales y reglamentarias.
10. Registro de reconocimiento, cuando proceda.
11. Papeleta de recepción en original, copia o fotocopia autorizada por el despachador.
12. Declaración de almacén particular, admisión temporal para perfeccionamiento activo o admisión temporal, en caso de que se abonen o cancelen mercancías ingresadas bajo dichos regímenes.

13. En caso de operaciones acogidas a acuerdos comerciales, cuando corresponda, contar con un documento para acreditar que en el tránsito por terceros estados la mercancía ha permanecido bajo la vigilancia de la aduana del país de tránsito o en depósito y que no haya sido sometida a operaciones distintas de la descarga, carga o cualquier otra destinada a mantenerlas en buen estado.

- **Análisis de documentación requerida para importación.**

Se debe dejar plenamente establecido que todos los documentos utilizados en el despacho aduanero de las mercancías de importación, sean de tipo mercantil o no, deben cumplir con ciertos requisitos legales en su emisión.

Las disposiciones legales que fijan estas exigencias tienen como origen dos bases jurídicas distintas; la primera, impuesta por la autoridad del país de importación a ciertos documentos relacionados con determinados productos, y la segunda, relacionada directamente con los acuerdos y tratados internacionales.

Muchos datos contenidos en los documentos básicos del despacho aduanero se designan bajo el calificativo de “requisitos legales”, conocidos también como “requisitos de

fondo”, porque son los antecedentes principales y esenciales que le dan vida jurídica al documento, de tal manera que si uno de estos datos es omitido, el instrumento queda invalido momentáneamente para ser empleado como documento base del despacho.

Los otros requisitos reciben el nombre de “formales” o de carácter secundario, ya que dichos antecedentes pueden estar o no consignados en el documento, como sería, por ejemplo, una factura comercial que no indique el nombre de la nave que transportará las mercancías al país de importación, o que indicándolo, no corresponda al nombre verdadero del vehículo. En ambos casos el documento no queda invalidado y puede ser empleado en la gestión del despacho aduanero.

A continuación se analizará el documento de transporte empleado en el desaduanamiento de las mercancías, señalando los requisitos y aspectos más importantes del citado documento, universalmente conocido como BL, el cual posee una importancia de tal magnitud, que tendrá una sección bastante extensa para alcanzar a explicar todos los elementos presentes en él.

## **1. Documento de transporte (conocimiento de embarque, Bill of Lading o BL).**

El Código de Comercio Chileno<sup>20</sup> en su artículo 977 lo define de esta manera: “El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a un apersona determinada a su orden o al portador”.

Este documento se conoce bajo las siglas de BL (Bill of Lading) para el caso de transporte marítimo, sin embargo, este uso es común para todo tipo de transporte (BL aéreo, BL terrestre, etc., aunque formalmente posean otros nombres).

---

<sup>20</sup> Sitio Web oficial: [www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/1974.pdf](http://www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/1974.pdf) 03.01.2011, 10:00 a.m.

- **Expresiones en los conocimientos de embarque<sup>21</sup>:**

A continuación se señalarán algunas expresiones más utilizadas en los conocimientos de embarque.

- Conocimiento de embarque abreviado.

En este documento se reproducen en forma exacta las condiciones de transporte. Tiene aplicación en los Estados Unidos.

- Conocimiento de embarque a bordo.

Tal como su nombre lo indica, se trata de un conocimiento que certifica que la mercadería está cargada en la nave.

---

<sup>21</sup> Alvial, Basta, Ernesto, *Los documentos de importación. Problemas y soluciones*, Editorial Legis, Santiago, 2007, páginas 42-54.

- Conocimiento de embarque puro y simple.

Cuando el transportador emite este documento significa simplemente que ha tomado a su cargo las mercancías en tierra, obligándose a su custodia antes de que éstas se embarquen en la nave que las transportara a Chile.

- Conocimiento de embarque caducado.

Documento que se presenta en forma tardía al beneficiario del crédito documentario.

- Conocimiento de embarque pre-pagado (freight prepaid).

Conocimiento cuyo flete ha sido cancelado previamente antes del embarque de las mercancías. Esto significa, cancelado por el exportador o vendedor de las mercancías.

- Conocimiento de embarque collect.

Conocimiento de embarque cuyo flete será cancelado en el puerto de destino del país de importación. O sea, por el importador o consignatario.

- Conocimiento de libre embarque (common carrier BL).

En este tipo de documento el proveedor tiene plena libertad de despachar las mercancías por cualquier medio de transporte: barco, avión, camión, ferrocarril, etc.

- Conocimiento de embarque transitorio (forwarder BL).

Documento emitido por un agente intermediario. Esto sucede cuando el exportador solicita los servicios de un forwarder, quien en comunicación con la empresa naviera, confecciona su propio BL, también llamado BL House o “Hijo”. El BL que utilizará el importador chileno en caso de haber contratado un forwarder para su operación logística.

- Conocimiento de embarque homeward.

Conocimiento de embarque que ha sido extendido en condiciones de viaje de vuelta.

- Conocimiento de embarque colectivo.

Conocimiento de embarque que ampara diversas mercancías para distintos consignatarios y enviado a un agente transitario para su entrega. Es típicamente una carga LCL.

- Conocimiento de embarque con cláusula de embarcado.

Al emitir el transportador un conocimiento de embarque con esta cláusula, quiere decir que su responsabilidad comienza desde la fecha o las fechas en que las mercancías son cargadas a bordo de la nave.

- Conocimiento de embarque con transbordo en puerto del Reino Unido (continental through BL).

El término “through BL” lo emplean los bancos australianos para señalar que sólo se puede efectuar transbordos en un puerto del Reino Unido.

- Conocimiento de embarque directo (through BL).

Cuando varios transportistas toman a su cargo el traslado de las mercancías en forma sucesiva y en conjunto, recibe el nombre de conocimiento directo, que no corresponde a un direct bill of lading (conocimiento limpio).

- Conocimiento de embarque sucio (foul BL).

Se conoce como conocimiento de embarque sucio (foul bill of lading), aquel documento en que han anotado algunas anomalías sobre el estado de las mercancías o acerca de las condiciones de sus envases. En otras palabras, se ha dejado constancia en el conocimiento de embarque que los bultos, envases y/o mercancías no se encuentran en buen estado.

- Conocimiento de embarque con reserva.

Cuando el transportador sabe o tiene motivos razonables para dudar acerca de la exactitud de los datos entregados por el cargador no constituyen las mercancías que

realmente ha tomado bajo su cargo deberá emitir un documento con reserva debidamente fundamentada.

- Conocimiento de embarque corregido

Conocimiento de embarque corregido es aquel conocimiento que ha sido emitido con errores u omisiones por la empresa transportista o transitaria y que, a petición expresa del despachador, deben ser corregidos aquellos datos erróneos, o bien, incorporar al conocimiento aquellos antecedentes omitidos, para que se esta manera el documento pueda servir de instrumento base del despacho aduanero.

Cada una de las modificaciones introducidas al conocimiento de embarque debe ser firmada por la persona autorizada por la empresa que emitió el conocimiento de embarque, con estampación del sello de corrección aprobado y la fecha correspondiente.

- Conocimiento de embarque sin transbordo (direct bill of lading)

Documento en el que se especifica que no debe realizarse transbordo de las mercancías.

- Conocimiento recibido para embarque

Se trata de un conocimiento de embarque en el cual se acredite que las mercancías han sido recibidas para su embarque pero no cargadas en la nave.

- Conocimiento recibido para embarque con mención posterior de embarcado

Documento en el que se certifica que la mercancía ha sido recibida para embarque pero no cargada en la nave; posteriormente a dicho conocimiento se le agrega una mención de “mercancía efectivamente embarcada”, que le sirve al consignatario para utilizarlo en los créditos documentarios.

- **Reservas en el conocimiento de embarque:**

El artículo 1.017 del Código de Comercio dispone sobre esta materia: “el transportador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre, estampará en dicho conocimiento una reserva en los siguientes casos:

1° Cuando sepa o tenga motivos razonables para sospechar que los datos relativos a la naturaleza general, marcas principales, número de bultos o piezas, peso o cantidad de las mercancías, contenidos en el conocimiento de embarque, no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo.

2° En caso de haberse emitido un conocimiento de embarque con la mención “embarcado” y se sepa o se tengan los mismos motivos razonables de sospecha respecto de las mercancías indicadas en el número anterior, y

3° Si no hubiere tenido medios razonables para verificar esos datos”.

Por su parte el artículo 1018 de este mismo cuerpo legal, establece que cuando se estampe una reserva en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte, dicha reserva deberá especificar las inexactitudes, los motivos de la sospecha o la falta de medios razonables para verificar datos del conocimiento o documento que fuera materia de objeción.

- **Tipos de conocimiento de embarque.**

Existen diversas maneras de clasificar los conocimientos de embarque, pero una de las más conocidas es aquella basada en las características del instrumento mercantil; así se tiene, por ejemplo: según el lugar donde se recibe la carga, según el número de ejemplares que se han emitido y según la forma.

- Según el lugar donde se recibe la carga por parte de la compañía transportadora.

Cuando las mercancías son recibidas en las bodegas de la empresa transportista para su posterior embarque al exterior, el documento deberá indicar este hecho con la leyenda “received for shipment”. Los conocimientos de embarque emitidos con esta anotación no serán prueba del embarque.

- Según el número de ejemplares.

Si el conocimiento de embarque se emite en un solo original, se dirá que es a sola forma.

Por el contrario, si los originales son más de uno, éstos corresponderán a un juego de documentos (normalmente tres).

- Según la forma.

Los conocimientos de embarque pueden emitirse en diferentes formas en conformidad con el consignatario que se indica en ellos. Estos instrumentos pueden ser al portador, nominativos o a la orden.

- **Menciones en el conocimiento de embarque.**

Todos los documentos utilizados en el despacho de las mercancías de importación, sean de tipo mercantil o no, deben cumplir con ciertos requisitos en su emisión.

Estos datos que deben contener los documentos del despacho son conocidos como “requisitos de fondo”, porque son los antecedentes principales y esenciales que le dan vida jurídica al instrumento, en contraposición a los formales.

Las principales menciones o estipulaciones que debe tener un conocimiento de embarque, son las siguientes:

a) Naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, y si se dieron instrucciones al respecto; el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;

b) Estado aparente de las mercancías. Es necesario señalar que si el transportador o la persona que emita el conocimiento en su nombre no hacen constar en dicho documento el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado que las mismas estaban en bien estado;

c) Nombre y establecimiento principal del transportador;

d) Nombre del cargador;

e) Nombre del consignatario de las mercancías. La designación del consignatario en el conocimiento de embarque tiene gran trascendencia desde el punto de vista del despacho aduanero, ya que la persona natural o jurídica que se designe como consignatario tendrá la titularidad y legitimidad para efectuar los trámites de importación y desaduanamiento de las mercancías a través de un Agente de Aduana;

f) Fecha de embarque. Puede corresponder a la fecha en que se emitió en el conocimiento, o bien, a la fecha en que afectivamente se recibió la mercancía o carga a bordo de la nave. En este último caso, generalmente la fecha de embarque va acompañada de la frase “on board” (recibido a bordo);

g) Lugar o puerto de embarque o de carga.;

h) Lugar o puerto de descarga o de destino;

i) Declaración que indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;

j) Lugar y fecha de emisión del documento;

k) El número de originales del conocimiento de embarque si hubiera más de uno, y

l) La firma del transportador o de la persona que actué en su nombre;

m) Menciones que el propio Tratado de Libre Comercio Chile-Canadá exige en caso de transbordo o tránsito de mercancías por un tercer país, indicando el itinerario de los envíos y todos los puntos de embarque y transbordos previos a la importación a territorio nacional, etc.

- **Funciones del conocimiento de embarque.**

Por regla general el conocimiento de embarque marítimo cumple en Chile, como en el resto de los países del mundo, las siguientes funciones:

- Es un recibo de las mercancías a bordo de la nave:

El conocimiento de embarque nace a la vida jurídica una vez que las mercancías son recibidas a bordo de la nave.

La firma del capitán o de los agentes de los armadores, en su representación, es fundamental en este caso, para que el documento tenga el valor legal como tal.

Se debe aclarar que la firma del capitán o de los agentes de los armadores no es esencial para que el conocimiento de embarque sea considerado como documento de recibo de las mercancías, ya que las firmas en este documento mercantil son necesarias cuando se trata de un instrumento probatorio del contrato de fletamento.

- Es una prueba del contrato de fletamento:

El artículo 977 del Código de Comercio señala al respecto: “El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo”.

Este instrumento mercantil nace a la vida jurídica una vez que el transportador se hace cargo o embarca las mercancías a bordo de la nave que serán objeto del transporte pactado con el cargador.

Para que el conocimiento de embarque se perfeccione y tenga validez probatoria, tiene que llevar las firmas del capitán de la nave o agente y del cargador, contener todas las menciones que exija la ley y, finalmente, haber sido emitido en forma regular.

- Sirve como título de crédito:

El conocimiento de embarque es un título representativo de la mercancía, y por tal razón es un instrumento de crédito y puede ser objeto de transferencias sucesivas.

Si el conocimiento de embarque se encuentra confeccionado al portador, su transferencia se realiza por la mera tradición de este documento, es decir, mediante su entrega; si se encuentra extendido en forma nominativa, su transferencia debe realizarse mediante la entrega del título y notificación del cesionario al capitán de conformidad a los artículos

1.902 y 1.903 del Código Civil<sup>22</sup>; y, en el caso de estar extendido a la orden, los derechos del consignatario sobre la mercancía que ampara se transfieren por el endoso, el que rige para las prescripciones del párrafo 2° del Título I de la Ley N° 18.092, sobre la letra de cambio y pagaré.

El conocimiento de embarque puede ser emitido de tres formas distintas:

- a) Al portador: cuando el conocimiento de embarque se extiende al portador éste se emite en blanco y se asimila a un cheque en blanco. Esto significa que la persona que tiene en su poder el documento podrá retirar desde los recintos de depósitos aduaneros o portuarios las especies que se encuentren allí almacenadas. En todo caso, el conocimiento de embarque deberá ser endosado al Agente de Aduana para que realice la gestión aduanera, ya sea para nacionalizar las mercancías o para someterlas a otra destinación aduanera.

---

<sup>22</sup> Sitio Web oficial: <http://www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/172986.pdf> 03.01.2011, 10:00 a.m.

- b) A la orden: en el conocimiento de embarque emitido a la orden el dominio de las mercancías se transfiere mediante el simple endoso del documento, debiendo tomarse las medidas de comprobar los endosos (si se hubiesen realizado) y entregar este instrumento mercantil al que acredite ser el legítimo dueño o portador.

Al igual que en el conocimiento de embarque al portador, en este caso también debe haber un endoso obligatorio del importador o consignatario de las mercancías al Agente de Aduana para que éste proceda a efectuar los tramites de desaduanamiento de la carga que se encuentra bajo potestad aduanera.

- c) Nominativo: en este tipo de conocimiento de embarque la mercancía deberá entregarse a la única persona que figura como consignataria de la carga en el documento mercantil. En este caso, no puede haber endoso para transferir el dominio de las mercancías.

Para poder llevar a efecto las gestiones aduaneras con el objeto de desaduanar las mercancías, es necesario que el consignatario endose el conocimiento de embarque al Agente de Aduana.

- Sirve de prueba de dominio de las mercancías que ampara para el consignatario de éstas.

El conocimiento de embarque es en esencia, desde el punto de vista jurídico, un título de propiedad del fletador o del destinatario.

Cuando el fletador es dueño de las mercancías podrá transferirlas o cederlas a otra persona mediante reglas generales de la tradición simbólica y que se encuentran reguladas por el Código de Comercio.

La designación del consignatario en el conocimiento de embarque tiene una importancia fundamental para los efectos del despacho aduanero, ya que la persona que se designe como consignatario de las especies tendrá la titularidad y legitimidad para realizar las gestiones y trámites de importación a través de un Agente de Aduana.

- **El endoso del conocimiento de embarque.**

Se ha señalado anteriormente, la exigencia del endoso en el conocimiento de embarque para que el despachador pueda llevar a efecto las gestiones aduaneras y, de esta manera, poder desaduanar las mercancías.

Existen tres tipos de endosos que se emplean usualmente en el conocimiento de embarque:

1) Endoso que sirve exclusivamente para transferir el dominio de las mercancías a una persona natural o jurídica y lo realiza el banco comercial designado en el propio instrumento mercantil. En este caso se distinguen dos situaciones:

a) Cuando se trata de un conocimiento de embarque original y este viene consignado a nombre de un banco comercial, la entidad bancaria debe endosar el documento al importador mediante una simple leyenda: “Entréguese la mercancía a la orden de (nombre de la persona jurídica o natural) sin ulterior responsabilidad para este banco”.

Nombre y cargo del funcionario del banco, firma y fecha.

Además, debe ir estampado el nombre del banco comercial mediante un timbre oficial.

b) Un endoso del banco comercial, mediante el cual autoriza al importador trasladar las mercancías desde el recinto de depósito aduanero hasta el lugar de almacenamiento particular.

El texto del endoso es el siguiente:

“Entréguese la mercancía sólo para ser depositada en Almacén Particular de importación”.

Nombre y cargo del funcionario, firma y fecha.

2) Endoso que realiza el consignatario de la carga al Agente de Aduana para que efectúe las gestiones pertinentes para desaduanar las mercancías.

Este segundo caso se refiere al endoso que otorga el consignatario de la carga al Agente de Aduana y que sirve únicamente para realizar las gestiones aduaneras y posterior desaduanamiento de las mercancías.

Sobre esta materia el Artord 191 D.F.L. N°30, de 04.06.2005, define el despacho de las mercancías como las gestiones, trámites y demás operaciones que se efectúan ante la Aduana en relación con las destinaciones aduaneras.

Por su parte, el Artod 197 establece, en su inciso primero, que el acto por el cual el dueño, consignante o consignatario, encomienda el despacho de sus mercancías a un Agente de Aduana que acepta el encargo, es un mandato que se rige por las prescripciones que esta ordenanza y sus leyes complementarias y, supletoriamente, por las normas del Código Civil.

A su vez, el inciso 2° del Artord 197 señala que este mandato puede construirse de dos formas, según exista contrato de transporte o no. Las dos posibilidades son las siguientes:

a) Mercancías que ingresan al país en virtud de un contrato de transporte, este mandato se constituirá sólo por el endoso de los conocimientos de embarque, cartas de porte, guías aéreas, o documentos que hagan sus veces, según sea, que las especies hayan arribado al país por la vía marítima, terrestre o aérea.

b) En los demás se constituirá por media de poder escrito, otorgado para un despacho determinado.

Cuando no exista un contrato de transporte y las mercancías hayan ingresado al país, como es el caso de los vehículos que llegan por sus propios medios, o que la destinación a solicitar consista en un envío definitivo o temporal de mercancías al exterior (exportación, salida temporal, etc.), el mandato se confiere por poder escrito otorgado al Agente de Aduana para un despacho determinado.

No debe olvidarse que el mandato al Agente de Aduana constituido mediante endoso del conocimiento de embarque, debe constar con la firma y nombre de la persona que es el consignatario de las mercancías y de estos documentos de transporte, indicándose si lo hace en representación de una presentación jurídica.

El texto del endoso que debe estamparse en el conocimiento de embarque cuando se trata de una persona natural que actúa como endosante, es el siguiente:

“Endosado al Agente de Aduana (nombre del despachador), para los efectos señalados en el Artord. 197 D.F.L. N° 30 D.O.04.06.2005”. Nombre, firma y fecha.

Por su parte, el texto del endoso que debe estamparse en el conocimiento de embarque cuando trata de una persona jurídica que actúa como endosante, reza así:

“Endosado al Agente de Aduana (nombre del despachador), para los efectos señalados en el D.F.L. N°30 ART. 197 D.O. 04.06.2005”. Nombre, cargo. Firma y fecha. Timbre de la empresa.

3) Endoso que lleva a efecto el consignatario de las mercancías para transferir el dominio de la carga a una persona natural o jurídica.

Finalmente, el endoso que puede realizar el consignatario de las especies al transferir el dominio de las mercancías que están descritas en el conocimiento de embarque a otra persona natural o jurídica deben tener el siguiente texto:

a) Cuando se trata de una persona natural que actúa como endosante, el tenor es el siguiente:

“Endosado a (nombre de la persona natural o jurídica)”. Nombre, firma y fecha.

b) Tratándose de una persona jurídica que actúa como endosante, el contenido de la leyenda en así:

“Endosado a (nombre de la persona natural o jurídica)”. Nombre, cargo, firma y fecha.

El oficio circular N° 916, del SNA, de fecha 30.10.2002, dispone al respecto: el mandato del despachador de aduanas constituido mediante el endoso del conocimiento de embarque, debe constar con el nombre y la firma de la persona que es el consignatario de estos documentos de transporte, indicándose el cargo si lo hace en representación de una persona jurídica.

Sobre esta materia se debe insistir, una y otra vez, que tratándose de personas jurídicas el endoso del conocimiento de embarque debe ser efectuado únicamente por los representantes legales o personas debidamente facultades para estos efectos, puesto que si dicho endoso es realizado por terceros extraños a dichos entes o sin tener facultades para ello, tales mandatos no se han constituido legalmente y, por consiguiente, lo actuado por el Agente de Aduana en su representación adolece de nulidad.

- **Clases de endoso.**

El endoso puede presentar algunas variantes, según sea la forma en que se otorga. Así, por ejemplo, existe endoso: Amplio; Restringido; Total; Parcial y Especial.

Como antecedente histórico se definen algunos endosos que fueron empleados en nuestra legislación aduanera, dejando claramente establecido que hoy sólo se utiliza el endoso amplio.

- a) Endoso Amplio: es aquel que le permita al Agente de Aduana realizar todas las gestiones aduaneras, desde que presenta la declaración de ingreso vía electrónica (Internet o EDI<sup>23</sup>) hasta la entrega total de las mercancías en las bodegas del importador.

---

<sup>23</sup> Del inglés *Electronic Data Interchange*. Significa Intercambio Electrónico de Datos. Es la transmisión estructurada de datos entre organizaciones por medios electrónicos. Se usa para transferir documentos electrónicos o datos de negocios de un sistema computacional a otro.

Éste es el único tipo de endoso que se utiliza hoy en día en las gestiones de desaduanamiento de ingreso de mercancías.

En la mayoría de los casos el despachador ha sido provisto de los fondos necesarios para pagar los impuestos, gravámenes aduaneros, gastos de almacenaje, transporte, etc.

El Agente de Aduana puede solicitar y percibir por vía administrativa devoluciones de dinero o cualquier otra que sea consecuencia del despacho siempre que el poderdante haya otorgado expresamente dicha facultad.

- b) Endoso Restringido: es aquel que fija expresamente en el conocimiento de embarque ciertas condiciones para que se lleve a efecto el desaduanamiento de las mercancías, como sería, por ejemplo, la clase o modalidad de destinación aduanera que debe aplicarse a las mercancías, o bien, ordena que se desaduanen una parte total del cargamento, etc.
  
- c) Endoso Total: nombre que suele darse al endoso amplio y en especial cuando el despachador está autorizado por el importador para desaduanar la totalidad de las mercancías.

- d) Endoso Parcial: cuando el importador faculta al Agente de Aduana para gestionar y desaduanar parcialmente las mercancías en dos o más despachos.
- e) Endoso Especial: se llama así a un endoso que formaliza el consignatario o importador facultando a la empresa de transporte internacional terrestre para que traslade las mercancías extranjeras desde un punto a otro del país pasando por territorio extranjero.

Este tipo de endoso se efectúa para evitar dificultades durante el traslado de las mercancías por dicho lugar y por disposición expresa de las autoridades competentes de dicho estado.

- **Conocimiento de embarque por transbordo de mercancías.**

El Compendio de Normas Aduaneras<sup>24</sup>, establece la siguiente normativa para los transbordos internacionales de mercancía:

Tratándose de mercancías transbordadas en el exterior en que se hubieren emitido documentos de transporte en los puertos de transbordo, para confeccionar la declaración se deberá contar con el original del documento de transporte que acredite la consignación de las mercancías. Si este correspondiere al emitido en alguno de los puertos de transbordo, se deberá contar además, con una copia del documento de transporte correspondiente al primer embarque, para determinar el flete de la operación.

En caso de mercancías que hubieren sido transbordadas en el exterior, para confeccionar la declaración se deberá contar con el documento de transporte original correspondiente al primer embarque, cuando se hayan emitido documentos de transporte en los puertos de transporte.

---

<sup>24</sup> Sitio Web oficial: [www.aduana.cl/prontus\\_aduana/site/artic/20070423/pags/20070423125943.html](http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070423/pags/20070423125943.html)  
10.12.2010, 11:00 a.m.

- **Conocimientos de embarque emitidos por agentes transitarios.**

Cuando en el proceso de transporte intervengan agentes transitarios y se emita más de un documento de transporte, el emisor del documento que sirve de base para confeccionar la declaración deberá señalar en el cuerpo de dicho documento el número, fecha y el emisor del documento de transporte del cual deriva, con el objeto de que dicha información sea consignada en la declaración de destinación aduanera.

- **Corrección de los conocimientos de embarque.**

La Resolución exenta N° 2.250, de 17.05.2005, de la Dirección Nacional de Aduanas, señala que las modificaciones al conocimiento de embarque sólo podrán ser efectuadas por sus emisioneros o por sus representantes debidamente facultados para ello y acreditados ante el SNA. Para tal efecto, se ovalará el dato erróneo, el que deberá ser perfectamente legible, consignando a continuación la información correcta, seguida de la fecha, nombre y firma de la persona autorizada para efectuar tales correcciones.

Estas modificaciones no podrán afectar el número de serie alfanumérica con el que fueron identificados en el respectivo manifiesto, salvo casos excepcionales y debidamente justificados.

- **Corrección de los conocimientos por agentes transitarios.**

Los embarcadores, forwarders, agentes de carga o empresas consolidadoras y desconsolidadoras de carga, podrán efectuar correcciones o modificaciones únicamente a los conocimientos de embarque o documentos que hagan sus veces por ellos emitidos, debiendo darse cumplimiento en todo a las formalidades establecidas en los incisos precedentes y notificarse dicha circunstancia a la respectiva empresa de transporte.

- **Entrega del conocimiento de embarque original a su emisor.**

El Compendio de Normas Aduaneras señala lo siguiente “El despachador tendrá la obligación de entregar el original del conocimiento de embarque a su emisor, una vez aceptada a trámite la declaración y antes del retiro de las mercancías desde la zona primaria”.

Con esto se finaliza la información concerniente al conocimiento de embarque. A continuación se seguirá con la explicación de los otros documentos requeridos para la importación de mercancías.

## **2. Mandato constituido de conformidad a lo dispuesto en el artículo 197 de la Ordenanza de Aduanas.**

El mandato se puede definir como un contrato consensual, por el que una de las partes confía a la otra la gestión de algún negocio.

Existen dos tipos de mandatos que se utilizan en la importación de mercancías: el primero se refiere a la no contratación de transporte para despachar las mercancías desde el país de exportación al país de importación, y el segundo mandato está referido al que se necesita para desaduanar mercancías retenidas.

- a) Mandato para desaduanar mercancías sin conocimiento de embarque: cuando no se haya suscrito un contrato de transporte internacional, el importador deberá declarar este hecho a la Aduana mediante una declaración jurada simple, otorgándole poder al Agente de Aduana para que pueda realizar las gestiones de

desaduanamiento de las mercancías. En este mismo documento el interesado puede declarar que no contrato seguro.

- Datos que debe contener el mandato:

Los requisitos que debe cumplir este documento para que sea legalmente válido en una operación de importación, son los siguientes:

- 1) Nombre del consignatario de las especies, RUT y dirección;
- 2) Fecha de emisión del documento;
- 3) Indicación en el mandato del número de la factura comercial y otro documento legal, que acredite el dominio de las mercancías por parte de la persona que solicita el desaduanamiento de las especies;
- 4) Nombre del Agente de Aduana que realizará la gestión de importación;
- 5) Nombre y firma del importador.

Sólo el ejemplar original del mandato puede servir de documento base del despacho aduanero. No se aceptan copias ni fotocopias de mandato en la gestión de importación.

b) Mandato para desaduanar mercancías retenidas por Aduana mediante comprobante de retención: el mandato para desaduanar mercancías retenidas por el SNA, mediante un comprobante de retención debe tener los siguientes datos como mínimo:

Nombre completo y RUT del consignatario o del representante legal si se trata de una persona jurídica, domicilio, identificación del despachador, cantidad de bultos, peso, tipo de envase o de embalaje, número del comprobante de retención y fecha, firma del endosante y fecha.

### **3. Factura comercial.**

La factura comercial es un documento privado, emitido por el vendedor extranjero a favor del adquirente de las mercancías, en que se detallan los artículos, precio de los productos y demás condiciones de venta.

La factura comercial entrega antecedentes que son muy importantes en el despacho de las mercancías. De acuerdo al Capítulo III, numeral 10.1, letra c, del Compendio de Nomas Aduaneras, este documento deberá contener como mínimo la siguiente

información: número de la factura comercial y fecha; nombre del emisor o razón social, descripción de la mercancía según su especie, tipo de variedad, su cantidad, la unidad de medida, el valor unitario de éstas y el valor total de la venta.

#### **4. Nota de gastos en original.**

La nota de gastos es un documento emitido por el vendedor extranjero de los productos que se exportan al país de importación que contiene un detalle desglosado de los diferentes gastos o servicios operacionales no incluidos oportunamente en la factura comercial.

En este documento solamente se incluyen los gastos que se originan desde que se inicia el empaque de las mercancías en las bodegas del industrial exportador o vendedor hasta que estos productos son colocados a bordo del vehículo que los llevará a su destino final. Este documento puede amparar gastos hasta el lugar de descarga o puerto de desembarque del país de importación.

## **5. Lista de empaque en original.**

La lista de empaque se define como el documento emitido por el vendedor extranjero en el que se detallan todas las mercancías objeto del contrato de compraventa, con indicación exacta de las unidades acondicionadas en cada uno de los bultos.

Desde otro punto de vista, se puede señalar que la lista de empaque es un inventario de contenido por cada envase, embalaje o bulto exportado al país de importación. Este documento se utiliza siempre que las mercancías vengan acondicionadas en contenedores.

## **6. Certificado de seguro en original.**

El certificado de seguro es el documento representativo de la póliza de seguro y es emitido por una compañía de seguros o por una entidad autorizada legalmente para estos efectos.

La finalidad de este documento es establecer la existencia de una cobertura para determinados riesgos, por un periodo de validez prefijado y por un viaje perfectamente identificado.

Las menciones que contienen las pólizas de seguro se agrupan en dos secciones: a) una conocida como particulares, en la que se especifican las singularidades del contrato respectivo, y b) otra llamada condiciones generales, que son las estipulaciones comunes para los seguros del mismo tramo.

La cantidad de dinero que el asegurado paga o promete pagar al asegurador por la responsabilidad que este asume, se llama prima de seguro. Por su parte, el asegurador promete indemnizar al asegurado del daño que sufra con motivo del riesgo.

## **7. Certificado de origen.**

El certificado de origen es un documento expedido por una persona natural o jurídica autorizada por el gobierno del país de exportación, que certifica expresamente que las mercancías descritas en dicho documento son originarias de dicho país.

Este certificado puede incluir una declaración del productor, abastecedor, fabricante o exportador de las especies o cualquier otra persona competente.

Los requisitos legales del certificado de origen van a depender del contenido de cada uno de los tratados o acuerdos.

Tratándose de mercancías acogidas al Acuerdo de Complementación Económica (ACE) Chile-Mercosur se deben presentar certificados de origen en original para acceder a las preferencias arancelarias.

En el caso de productos originarios de la Comunidad Europea, se deberá contar con el original del “Certificado de Circulación de Mercancías EUR.1”, o bien, con una “declaración de factura”, en original, del exportador en una factura, o en una nota de entrega o cualquier otro documento comercial que describa los productos con detalle suficiente para que puedan ser identificados.

Para poder optar a las rebajas arancelarias es necesario que el país de importación tenga algún tipo de tratado de libre comercio con el país de exportación. Al momento de la importación de distintos puntos del mundo, Chile recibe los siguientes certificados de

origen: Aladi, Mercosur, Canadá, México, Estados Unidos, Corea del Sur, Costa Rica, El Salvador, Unión Europea, China, Japón.

### **8. Declaración jurada del valor y sus elementos.**

El consignatario de las mercancías originarias de países signatarios, deberá llenar el formato especialmente diseñado para estos efectos. Siempre que la operación de importación tenga un valor igual o superior a US\$10.000 FOB.

Este documento debe proporcionarlo el Agente de Aduana y debe ser firmado por el consignatario de las mercancías o por su representante legal, o bien por aquella persona cuya empresa le haya otorgado a través de un poder notarial autorización para firmar este y otros documentos básicos para realizar el despacho aduanero.

### **9. Visaciones, certificaciones, vistos buenos y otros.**

Numerosas leyes y reglamentos se han dictado sobre las exigencias que deben cumplir algunas mercancías para ser internadas o importadas al país.

Entre los documentos que se necesitan para desaduanar mercancías de importación se tomará como ejemplo el Certificado de Destinación Aduanera (CDA), para productos agropecuarios, y la obtención de este mismo certificado para los productos alimenticios de cualquier tipo; sustancias tóxicas o peligrosas para la salud; productos farmacéuticos; cosméticos y estupefacientes.

El mencionado certificado tiene como por objeto colocar las mercancías en un depósito o lugar determinado a disposición del SAG o del Servicio de Salud, según corresponda. Una vez que las mercancías hayan sido analizadas e inspeccionadas por el servicio fiscalizador, se autoriza su comercialización definitiva.

#### **10. Registro de reconocimiento.**

Este documento se utiliza solamente cuando las mercancías son examinadas por el despachador, con el objeto de verificar su estado, condición, naturaleza y/o cantidad de mercancías. En otras ocasiones, este Registro de Reconocimiento debe utilizarse obligatoriamente para examinar las mercancías, con el objeto de poder clasificarlas en una determinada posición arancelaria.

Existen tres tipos de registros de reconocimientos:

- a) Registro de reconocimiento de tipo normal, no obligatorio, que se realiza a las mercancías acondicionadas en cualquier tipo de continente, se presentes en buenas o en malas condiciones externas.
  
- b) Registro de reconocimiento de inspección visual, que se efectúa únicamente a contenedores FCL/FCL<sup>25</sup> con signos evidentes ha haber sufrido algún tipo de siniestro, o que no cuentan con el sello de origen de origen o simplemente tienen distinto al consignado en el manifiesto de carga.
  
- c) Registro de reconocimiento obligatorio, que debe efectuar el Agente de Aduana una vez que la compañía naviera entrega copia del registro de reconocimiento de inspección visual cumplido a la Aduana correspondiente.

---

<sup>25</sup> Del inglés *Full Container Load*. Tipo de embarque de mercancías realizado en un contenedor en el cual se transporta carga de un solo exportador y/o importador. En este caso, al ser FCL/FCL, se cumplen ambas condiciones. Generalmente transportan carga a una gran capacidad.

Las operaciones mencionadas en las letras anteriores, destinadas a examinar las mercancías o a inspeccionar visualmente la carga, deberán llevarse a cabo antes de presentar la declaración de ingreso de importación, almacén particular, admisión temporal u otro.

El registro de reconocimiento debe ejecutarse por el despachador de aduana sólo cuando haya sido autorizado por el consignatario o importador de las mercancías; dicha orden deberá ser preferentemente por escrito.

#### **11. Papeleta de recepción.**

La papeleta de recepción es un documento emitido por el almacenista que tiene a su cargo la administración del recinto de depósito de mercancías. Dicho documento debe contener una serie de datos que son indispensables para el desaduanamiento de las mercancías, generalmente a través de una Declaración de Ingreso (DIN).

Entre los datos que debe indicar la papeleta de recepción se pueden identificar los siguientes: Nombre de la empresa almacenista, código almacenista, número de la

papeleta de recepción, manifiesto, número y fecha, cantidad de bultos, peso de bultos, entre otros.

**12. Declaración de almacén particular, admisión temporal para perfeccionamiento activo (almacén particular de exportación) o admisión temporal.**

a) Declaración de Almacén Particular de Importación (DAPI).

El compendio de Normas Aduaneras, en su capítulo III, numeral 10.1, letra i, ha establecido los requisitos que debe cumplir el interesado para poder ingresar las mercancías consignadas a su nombre a este recinto de depósito particular.

b) Declaración de admisión temporal para perfeccionamiento activo.

Este documento se emplea una vez que se abone o se cancelen las mercancías ingresadas bajo este régimen.

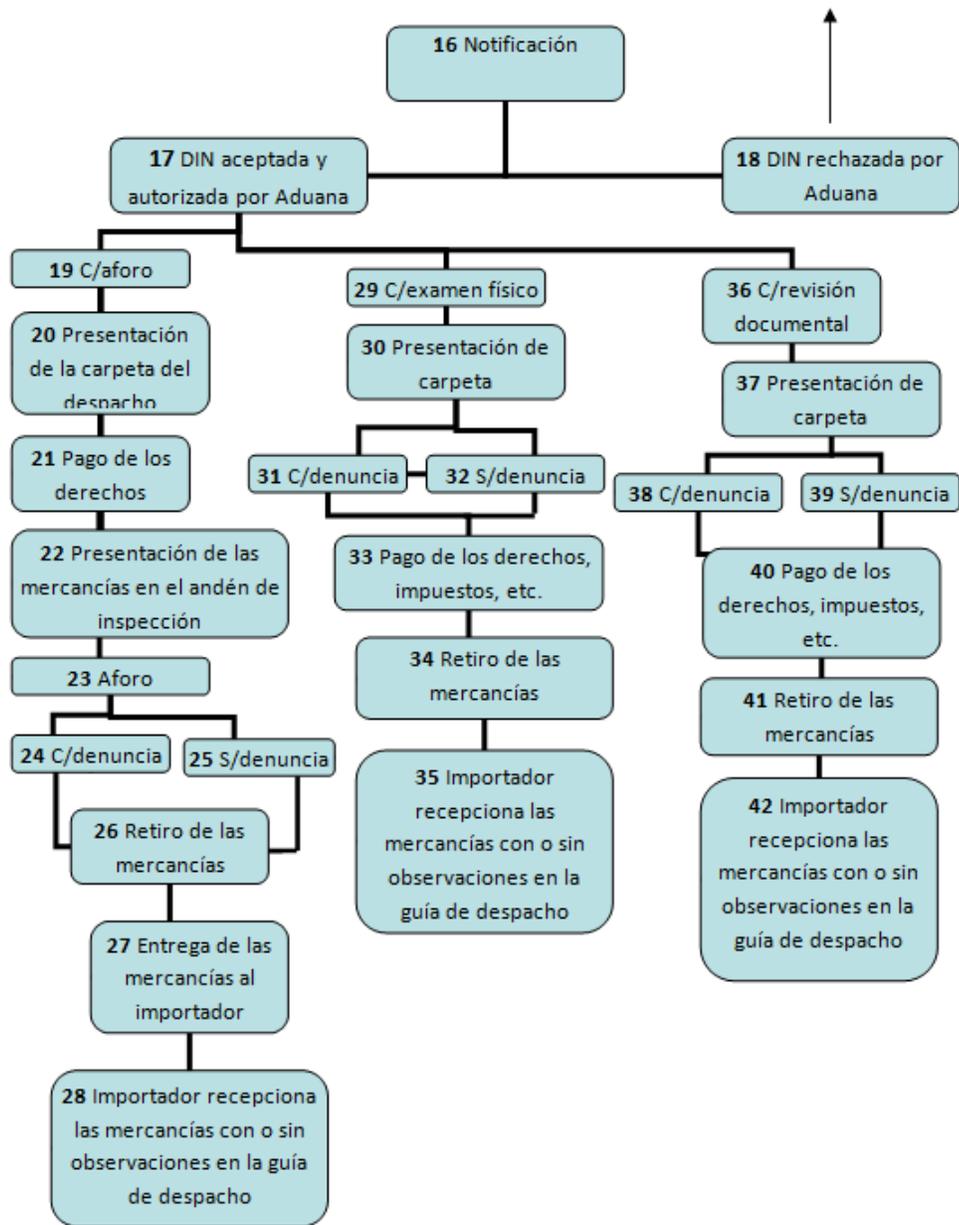
c) Declaración de admisión temporal.

Esta destinación aduanera se emplea como documento base del despacho aduanero cuando las mercancías que ampara se importen dentro del plazo concedido a dicho régimen suspensivo.

### **13. Certificado para acreditar tránsito por terceros países.**

Utilizado en casos de operaciones acogidas a acuerdos comerciales, cuando corresponda, como un documento para acreditar que en el tránsito por terceros estados la mercancía ha permanecido bajo la vigilancia de la Aduana del país de tránsito o de depósito y que no ha sido sometida a operaciones distintas de descarga, carga o cualquier otra destinada a mantenerlas en buen estado.





La figura anterior demuestra en forma de flujograma, el proceso completo de importación, el cual puede poseer diferentes caminos y formas de desarrollo, pero siempre apuntando a la realización de forma adecuada del proceso de internación, el cual es el paso de la recepción de la mercancía por parte del importador.

Así es que una vez obtenida toda la información relativa a los documentos necesarios para la realización de una importación de mercancías, esta sección procederá a mencionar y detallar cada paso del proceso de importación, para su total comprensión y así comprender las aristas en las que puede desembocar.

#### Paso 1: Manifiesto de carga.

Es el documento que contiene la relación completa de los bultos de cualquier clase a bordo del vehículo, con exclusión de los efectos postales y de los efectos de tripulantes y pasajeros suscritos por el conductor. En otras palabras, este paso se refiere a la confección y envío del conocimiento de embarque al importador, agente intermediario o bien a un Agente de Aduana.

### Paso 2: Llegada de la nave y descarga de la mercancías.

Este paso se refiere al arribo efectivo del medio de transporte en el cual viene la mercancía (nave, avión, camión, ferrocarril). Una vez en destino, se procede a la desestiba<sup>26</sup> de su carga en la zona primaria<sup>27</sup>.

### Paso 3: Recepción de la carga y emisión de la papeleta.

Esto se refiere a que el almacén extraportuario recibe las mercancías para mantenerlas provisionalmente hasta su retiro definitivo. La persona receptora de éstas, emite la papeleta de recepción, la cual es retirada por el Agente de Aduana.

---

<sup>26</sup> Es el proceso por el cual se toma el cargamento de la bodega o cubierta de carga hasta colocarlo al alcance del gancho de la grúa del buque, elevarlo y trasladarlo hasta la vertical del costado del buque.

<sup>27</sup> Lugar del territorio aduanero nacional, habilitado por la autoridad aduanera, para que los agentes económicos del comercio exterior puedan realizar las operaciones de recepción, carga, descarga, almacenamiento y movilización de mercancías.

Paso 4: Entrega de documentación al Agente de Aduana por el importador.

Una vez que el importador y/o agente intermediario recibe la documentación (por parte del exportador o bien de la oficina de origen) para la realización de una destinación aduanera, éstos se contactan con el Agente de Aduana para entregarles estos documentos y así gestionar la internación. Sin embargo, los Agentes de Aduana generalmente se adelantan en este paso, solicitando los documentos necesarios antes del arribo de la nave.

Paso 5: Examen de los documentos por el despachador.

Una vez recibidos los documentos por el Agente de Aduana, éstos son sometidos a análisis para chequear que toda la información sea correspondiente y fidedigna.

Paso 6: Observaciones a la documentación.

El Agente hace los comentarios correspondientes a los documentos, certificando que estén correctos o de que presentan errores.

#### Paso 7: Corrección de los errores.

En este paso, el Agente de Aduana solicita corrección de errores del BL al agente intermediario, quien obtiene los datos reales y correctos por parte de la empresa naviera.

En el caso de errores en otros documentos, como factura comercial, certificado de origen, etc. el Agente de Aduana se comunica con el importador para que éste solicite un nuevo documento corregido a su proveedor (exportador).

#### Paso 8: Examen de la papeleta de recepción.

La papeleta de recepción en manos del Agente de Aduana, es revisada por éste para constatar la forma y el estado en que arribó la mercancía.

#### Paso 9: Bultos correctos.

Es el caso normal, la papeleta de recepción señala que los bultos se presentan en buenas condiciones.

Paso 10: Bultos en malas condiciones.

En este caso la papeleta de recepción indica que la carga arribó en condiciones defectuosas.

Paso 11: Con registro de reconocimiento.

Es un documento emitido por la Aduana donde sale especificado, además de la papeleta de recepción, que la mercancía arribó en malas condiciones, si tiene algún faltante o sobrante. Posteriormente se presenta este registro en el lugar de recepción de las mercancías.

Paso 12: Sin registro de reconocimiento.

Este paso ocurre cuando a pesar de que los bultos no se presenten en buenas condiciones, no se hace un registro de reconocimiento de esto por parte de la Aduana, ya que era posible que desde origen las mercancías viniesen en este estado, o que el consignatario estuviere el tanto del estado de las mercancías.

Paso 13: Confección de la DIN.

Se procede a la confección de la Declaración de Ingreso por parte del Agente de Aduana basada en todos los documentos e información obtenida anteriormente.

Paso 14: Envío del despacho a la Aduana.

Una vez finalizada la confección de la DIN, ésta se envía a la Aduana.

Paso 15: Verificación de la DIN por la Aduana.

Se verifica la Declaración de Ingreso a través de un funcionario designado, el cual debe revisar si la forma de la declaración está de acuerdo con el reglamento.

Paso 16: Notificación.

En este paso la Aduana notifica al Agente de Aduana una de estas dos posturas:

Paso 17: DIN aceptada y legalizada por Aduana.

La Aduana notifica al Agente de Aduana que la DIN fue aceptada acorde al reglamento y su posterior legalización, para efectuar su destinación aduanera.

Paso 18: DIN rechazada por Aduana.

En este caso la Aduana notifica al Agente de Aduana que la DIN ha sido rechazada y debe de ser corregida para poder realizar sus labores en la función pública aduanera, volviendo al paso 14 y de esta forma pueda ser aceptada y legalizada.

Paso 19, 29 y 36: Con aforo, examen físico y revisión documental.

Es una operación única que consiste en practicar en una misma actuación el examen físico y la revisión documental, de tal manera que se compruebe la clasificación de las mercancías, su avalúo, la determinación de su origen cuando proceda, y los demás datos necesarios para fines de tributación y fiscalización aduanera.

Paso 20, 30 y 37: Presentación de carpeta.

Se presenta la carpeta con toda la documentación correspondiente a la destinación aduanera que se está gestionando, para ser revisada en su totalidad y verificar que cumpla con las normas establecidas.

Paso 21, 33 y 40: Pago de los derechos, impuestos.

Se hacen pagos de todos los derechos e impuestos que la destinación aduanera genere al momento de la nacionalización de las mercancías.

Paso 22: Presentación de las mercancías en el andén de inspección.

Se presentan las mercancías en el andén de inspección, donde un funcionario conocido como fiscalizador efectúa el aforo de las mercancías.

Paso 23: Aforo.

Es la operación única en que el SNA, a través de un funcionario designado, verifica y determina, al examinar la declaración y/o la mercancía, que su clasificación arancelaria, su avalúa, la fijación de la cuota de los derechos e impuestos y la aplicación de las leyes correspondientes hayan sido correctamente propuestas por el declarante.

Paso 24, 31 y 38: Con denuncia.

Después del procedimiento de inspección, se genera un formulario de denuncia emitido por el fiscalizador, quien puede retener las mercancías y/o documentación.

Paso 25, 32 y 39: Sin denuncia.

Significa que toda la documentación y las mercancías que dicen venir están en orden al momento del aforo, para el posterior retiro de mercancías.

Paso 26, 34 y 41: Retiro de las mercancías.

Tras pasar todos los procedimientos antes mencionados, el Agente de Aduana a través de su operario en el almacén extraportuario, finalmente puede retirar las mercancías con el BL en mano y pago de los derechos ya efectuados.

Paso 27: Entrega de las mercancías al importador.

Con la mercancía en poder del Agente de Aduana, ahora resta que el importador las reciba. Esto ocurre generalmente mediante transporte terrestre, siendo el camión contratado para la entrega de mercancías gestionado por el Freight Forwarder o por el mismo Agente de Aduana.

Paso 28, 35 y 42: Importador recepciona la carga con o sin observaciones en la guía de despacho.

Una vez recibida la carga por parte del importador, éste firma la guía de despacho en poder del transportista, en la cual confirma que ha recibido el total de mercancías según lo estipulado en la guía. En caso de no ser así, anota las observaciones pertinentes,

indicando los cambios que han sufrido los bultos respecto a lo indicado en la guía de despacho.

### **2.3.3 Importancia de los agentes que intervienen en el proceso.**

En este apartado se mencionarán los aportes significativos que han realizado los dos agentes que han sido la base de este informe: el Agente de Aduana y el Freight Forwarder.

Es importante señalar que sin la contribución de estos agentes, todo el proceso de importación se vería totalmente ralentizado, ya que el SNA no podría realizar su labor de manera eficiente como hasta ahora.

- **Agencia de Aduana.**

La década del año setenta constituye verdaderos hitos en el proceso de modernización del sistema aduanero y el comercio exterior. El traspaso de funciones de la Aduana a los Agentes de Aduana, como ministros de fe, auxiliares en la función pública aduanera y

mandatarios de los consignatarios de las mercancías, es un presupuesto esencial para el éxito.

La labor del Agente de Aduana ha sido esencial para el desarrollo del comercio exterior chileno, al ser un eslabón fundamental de la cadena logística tanto en la entrada como salida de las mercancías. Este funcionario colabora eficaz y eficientemente en la recaudación de los impuestos, tasas y gravámenes que puedan afectar a los distintos productos que ingresan al país, velando también por el interés de sus clientes sin dejar de lado su función principal, dando un importante valor agregado a las operaciones que realiza en cumplimiento de su gestión.

Para saber más de las Agencias de Aduana, se determinarán algunos aspectos de éstas, como lo son roles, funciones, procedimientos y los beneficios al comercio.

#### Roles y funciones:

El Agente en su función de auxiliar de la función pública aduanera, tiene que cumplir ciertos roles ante sus mandantes en una diversa gama de servicios de pre y post

embarque que, si bien no se encuentran específicamente señalados en la Ordenanza de Aduanas, son elementos de facilitación y control de comercio exterior.

Entre otras funciones, el Agente ejecuta habitualmente las siguientes labores<sup>28</sup>:

- Elaboración del conocimiento de embarque y obtención del documento oficializado por la compañía transportadora.
- Preparación y confección de los certificados de origen.
- Recepción, coordinación y control del ingreso de las mercancías de exportación a zona primaria aduanera, cuando corresponda.
- Entrega final de la mercancía a zona de apilado o *stacking*, lista para su embarque.
- Verificación de sellos; preparación del aforo de mercancías y presentación de documentos ante la Aduana y otros organismos nacionales e internacionales de supervisión.

---

<sup>28</sup> Sitio Web oficial: [www.camaraaduanera.cl/web/index.php?action=Agente](http://www.camaraaduanera.cl/web/index.php?action=Agente) 10.12.2010, 11:00 a.m.

- Pago por cuenta del mandante de todos los servicios involucrados, tanto en la importación como en la exportación.
- Apoyo a su comitente en materias relacionadas con las reservas de espacio en las compañías transportadoras.
- Contratación y coordinación de fletes internos.
- Asesoría en la contratación y cobertura de seguros de transporte, contenedores y otros.
- Estudio y tramitación de los beneficios a los exportadores derivados de leyes relativas a Amortización de Derechos Diferidos y Créditos Fiscales, Reintegro Simplificado y Devolución de Derechos Exportadores.
- Estudio y tramitación de Admisiones Temporales para perfeccionamiento activo.
- Asesoría en materias relativas a la trazabilidad, lo que se traduce en el cumplimiento de las leyes sobre bioterrorismo y nuevas exigencias documentales sobre las cargas, colaborando eficazmente en reducir los costos que implican estas obligaciones a sus clientes.

Aparte de los roles identificados anteriormente el Agente de Aduana tiene también obligaciones asignadas a su cargo; esto es que tiene que ocuparse en forma diligente y

personal de las actividades, para lo cual mantener una garantía ante el SNA y contar con oficina abierta al público. No obstante, el Agente tiene también la obligación de mantener una contabilidad completa conforme a las normas tributarias, comerciales y las que determine el Director Nacional de Aduanas. Generalmente estas determinaciones son la revisión de los despachos aduaneros emitidos por el Agente, que cumpla con todas las leyes aduaneras, tener un control detallado de la situación financiera y tributaria del Agente de Aduanas, lo que se traduce en periódicos requerimientos en que la aduana verifica su correcta operación.

#### Procedimientos:

Para poder importar mercancías de un país a otro es necesario que exista un comprador o importador y un vendedor o exportador. De este modo, se debe conocer qué es la importación; la cual es definida como la introducción legal de cualquier bien extranjero para el uso o consumo dentro de un país.

Con respecto a los inicios de una Agencia de Aduana y como ejemplo la de don Juan Valdivia Riquelme, se ha tomado en cuenta los procedimientos que en esta empresa se gestionan para ayudar a que el proceso de importación sea guiado de una manera adecuada y acorde a las leyes aduaneras en las que éste se rige.

Para que un importador quiera adquirir los servicios de un Agente de Aduana, éste debe contar con toda la documentación necesaria que es imprescindible para la importación, además de no estar bajo algún tipo de investigación por fraude, evasión de impuestos o alguno que impida que la operación de importación sea obstaculizada. Para esto la persona que desea de ingresar la mercancía debe de acercarse al Agente de Aduana, manifestando la voluntad de encargarle una destinación aduanera, en este caso, la importación. Posteriormente a eso, el Agente de Aduana actúa en representación de su cliente ante las autoridades u organismos correspondientes para cada operación mediante un mandato o carta de instrucción, en donde pide al Agente que realice la operación pertinente. Luego de esa petición el cliente deberá de facilitarle los documentos, los cuales son la factura comercial, certificado de origen, seguro, entre otros documentos, que le servirán como base para la confección de la DIN, o bien del Documento Único de Salida (DUS) en caso de gestionar una exportación.

Continuando con el proceso, la importación pasa al Departamento de Operaciones en donde la mercancía es recepcionada en la zona primaria, para su posterior despacho hasta la bodega del cliente junto a la guía de despacho y facturación por los servicios brindados.

#### Beneficios al comercio:

Como se ha dicho anteriormente, las gestiones que realizan los Agentes son verdaderas garantías al comercio exterior; esto también es complementado con la nueva reforma en los procedimientos aduaneros, la que, de la mano de la informática, ayuda a que el país aumente la eficiencia para competir con mercados internacionales.

Las garantías que el agente le otorga al comercio exterior son<sup>29</sup>:

- Es nombrado por la autoridad pública, previa aprobación de un examen de conocimiento y acreditación de requisitos de solvencia y experiencia profesional.

---

<sup>29</sup> Sitio Web oficial: [www.camaraaduanera.cl/web/index.php?action=Agente](http://www.camaraaduanera.cl/web/index.php?action=Agente) 10.12.2010, 11:00 a.m.

- Constituye una organización de servicios integrada por profesionales y técnicos altamente especializados y con experiencia en el ámbito del comercio exterior.
- Opera con tecnología de punta.
- Garantiza el secreto comercial e industrial, al actuar con completa confiabilidad en cuanto a la información que recibe de sus comitentes.
- Está en permanente capacitación frente a los constantes propios del comercio exterior.
- Tiene conocimiento pleno de las normas y reglamentos aduaneros y de comercio exterior, lo que le permite un manejo certero de los mecanismos tributarios y procedimentales.
- Posee herramientas para reclamar por cargos, derechos o impuestos, que pueda formular el Servicio de Aduanas con posterioridad a la aprobación de la Declaración respectiva.

- Responde con su patrimonio por los costos que puedan derivarse de errores en su actuación.
- Tiene conocimiento pleno sobre los actores y escenarios operacionales en que se desarrollan las actividades del despacho.
- Es el único auxiliar de la función pública aduanera auditado permanentemente por el Servicio de Aduanas, tanto en el ámbito contable-financiero, como en el cumplimiento de los aspectos legales y reglamentarios que regulan el despacho de mercancías.
- Trabaja sobre la base de un código de ética que regula el correcto actuar de los Agentes de Aduana, socios de la Cámara Aduanera.

- **Freight Forwarder.**

Los inicios de los Freight Forwarders se remontan en la década de 1920 en Europa, pero no es hasta la década del setenta, hasta que su labor se ve realmente como un agregado a todo lo referente al transporte de mercancía y comercio internacional.

En esa década, y en plena Guerra Fría, los forwarders comienzan a ser vistos como un complemento y otro agente más para la facilitación del comercio entre diferentes países, ya que además de entregar más rapidez a los procesos, éstos también entregaban costos más bajos al proceso, obteniendo esta ventaja desde el exportador del producto, hasta el consumidor final del mismo.

Es así, que durante esta década proliferan gran cantidad de estas empresas alrededor del mundo. Chile no es la excepción de esta situación, por lo que en la década de los ochenta y tras años de apertura económica, el fenómeno forwarder se ve con gran fuerza en Chile, llegando a instalarse un número importante de estas compañías en nuestro país.

Entre estas empresas destacan: FedEx, UPS, DHL, Kuehne+Nagel, etc.

Principales funciones:

- Ofrecer servicios de agenciamiento principalmente marítimo o aéreo a sus clientes. Esto se realiza con la comunicación del cliente al Forwarder que próximamente desea importar o exportar una carga. De esta manera el Forwarder se comunica con las empresas navieras o aéreas según sea el caso, para programar una reserva en alguno de sus contenedores.
- Una vez embarcada la mercancía, se comienzan a gestionar los documentos, revisando que todo éste en orden y cumplan con los requerimientos de los clientes. En caso de importaciones, el clientes siempre estará al tanto de la llegada y revisión de los certificados de origen, facturas comerciales y/u otros certificados necesarios para internar la mercancía u obtener beneficios de ellos.
- Comunicación directa con el Agente de Aduana, el cual junto con esperar recibir los documentos que muchas veces llegan antes al Forwarder, debe solicitarle a éste la corrección de errores en el BL. Cabe destacar que esta corrección, siempre se lleva a cabo, ya que es casi imposible que todos los datos ingresados en el sistema, antes del zarpe de la nave, sean cien por ciento certeros.

Los principales criterios a modificar en estos casos son el peso de la carga, su puerto real de destino y origen, así como también el valor de la carga reflejado en el BL, ya que muchas veces sólo se señala un estimativo, para su posterior corrección.

- Coordinación con almacenes extraportuarios, ya sea en caso de aforos, desconsolidaciones y entregas de las mercancías. Existe contacto diario, ya que éstas informaciones se entregan de un momento a otro y son, generalmente, para el día siguiente, por lo que el cliente debe estar plenamente informado del estado de su carga.
- El Forwarder también es capaz de proveer almacenaje a sus clientes en caso que éstos lo necesiten. Así, gestiona con diversas bodegas o almacenes que cumplan las necesidades solicitadas.
- Coordinar transportes delicados como frutas o productos del mar también es una de sus funciones, demostrando en estos casos lo integral del proceso. Por ejemplo, para la importación o exportación de productos congelados, la cadena de frío no puede romperse en ninguna de sus etapas, y si es el Forwarder es

contratado desde origen hasta destino, él es el único responsable de que esto ocurra, solicitando el contenedor especial con la temperatura adecuada para este caso (llamado *reefer*, el cual permite mantener a los productos congelados), como también que los camiones para el transporte terrestre cuenten con los sistemas adecuados de temperatura, así como los almacenes.

Un hecho interesante a destacar de los Freight Forwarders, es que generalmente éstos no poseen ningún barco, avión o contenedor en su poder, ya que éstos pertenecen a las grandes empresas embarcadoras. Esto demuestra cómo un servicio por sí solo se ve recompensado con el gran número de clientes que cada vez va en aumento, debido a la preferencia de éstos de dejar encomendadas sus tareas logísticas a verdaderos expertos del ramo, convirtiéndose en uno de los agentes intermediarios más importantes en el proceso logístico, y también más allá de él.

### **CAPÍTULO 3: CONCLUSIONES**

El proceso de importación de mercancías nos presenta diversas dificultades, procesos y agentes con los cual involucrarnos. Se ha podido revisar todos los documentos que intervienen en él, así como revisar paso por paso, el procedimiento a seguir para lograr realizar una internación con éxito.

También se han descrito las principales características y funciones que realizan los dos agentes que fueron la base para el desarrollo del informe: el Agente de Aduana y el Freight Forwarder.

Al finalizar este informe investigativo, se puede indicar como primera conclusión que el comercio internacional siempre se desarrolla a través de procesos, como el de importación, y que éstos, son totalmente perfeccionables. El paso del tiempo y las nuevas tecnologías indudablemente ayudan a que cada proceso sea realizado más rápidamente, lo que produce no sólo un ahorro de tiempo, desde el exportador (considerando su venta) hasta el importador y consumidor final (considerando la compra de ambos), sino que también un ahorro de dinero, que se traduce para los agentes anteriormente mencionados.

Que una empresa contrate los servicios de un Agente de Aduana y un Freight Forwarder, permite para ésta incrementar su eficiencia y productividad. No sólo se traduce en ahorro de tiempo y dinero, sino que también otorga la seguridad de dejar el trabajo en manos de expertos, los cuales responderán en caso de cualquier problema o contratiempo, para así brindar la solución más efectiva. Ésta se convierte en la segunda conclusión del informe, el cual se traduce en el incentivo a la externalización de servicios o como se conoce en inglés, *outsourcing*.

La importación de mercancías es un proceso complejo, por lo que pretender realizar el trabajo sin los conocimientos y práctica necesaria, puede resultar en un caos, provocando la consecuente pérdida de tiempo y capital. Es por ello que se recomienda la externalización de servicios, que permite a las organizaciones contratar a profesionales en el área, quienes con su experticia realizarán las tareas encomendadas con seguridad y precisión; situación que no ocurriría si una persona ajena al mundo del comercio internacional se involucra y lleva estos procesos por sí sola.

Una tercera conclusión se materializa en el hecho que las empresas deben comprender que el proceso de importación debe entenderse como un todo y jamás como sus pasos deben tomarse como independientes o sin relación entre ellos. Esta situación es de vital

importancia, ya que se debe entender y comprender que todo el proceso es similar a una cadena: no se puede llegar al siguiente paso sin una eficaz realización del paso anterior.

A lo largo de las prácticas realizadas, se pudo observar como diferentes personas encargadas del área de comercio exterior de sus compañías, pretendían omitir pasos o no darles la real importancia que requerían, provocando que todo el proceso se rompa y se lleva a cabo de una manera muy deficiente, generando grandes pérdidas. Estas personas seguramente contaban con conocimientos y estudios, sin embargo, al no ver el proceso de importación de forma integral, provocaban un quiebre en éste, que afecta no sólo a la empresa que representan, sino que a todos los agentes involucrados en el proceso.

De esta forma se puede indicar que el proceso de importación de mercancías se debe a llevar a cabo por profesionales con conocimientos en el área, con una visión cohesionado de todo el proceso y con miras a futuro, ya que ésta es la forma de siempre realizar un trabajo eficiente, que genera utilidades para la empresa, pero también beneficios a la sociedad en general.

## GLOSARIO

- **Aforo:** es una operación única que consiste en practicar en una misma actuación el examen físico y la revisión documental, de tal manera que se compruebe la clasificación de las mercancías, su avalúo, la determinación de su origen cuando proceda, y los demás datos necesarios para fines de tributación y fiscalización aduanera.
- **Agente de Aduana:** profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías.
- **Agente transitario:** es una persona física o jurídica de servicios en el transporte internacional de mercancías. Es un intermediario entre el exportador o importador y las compañías de transporte internacional. Un Freight Forwarder es un agente transitario por excelencia.
- **Almacén extraportuario:** también conocido como extraportuario a secas, es el recinto de depósito aduanero destinado a prestar servicios a terceros, donde puede almacenarse cualquier mercancía hasta el momento de su retiro, para importación, exportación u otra destinación aduanera.
- **Arancel:** es un impuesto o gravamen que se aplica a los bienes que son objeto de importación o exportación. Los más utilizados son para las importaciones, para lograr así un cierto grado de protección al mercado interno. En Chile, el arancel aduanero normal para el caso de las importaciones, corresponde al 6% del valor CIF de las mercancías.
- **Certificado de Destinación Aduanera (CDA):** corresponde al documento, emitido por la Autoridad de Sanitaria o SAG según corresponda, que autoriza

para retirar las mercancías desde los recintos aduaneros y almacenarlos en una bodega destino, a través de medios y rutas de transporte definidos, hasta que se emita la autorización de uso y consumo.

- **CIF (costo, seguro y flete):** Incoterm que significa que el vendedor debe hacer el despacho de la mercancía para su exportación y pagar los costos y el flete necesario para transportarla al destino indicado, y también, debe contratar un seguro marítimo para la mercancía del comprador.
  
- **Coloader:** empresa intermediaria del comercio internacional. Presta sus servicios para las cargas LCL, permitiendo el uso eficiente de los contenedores, ocupándolos casi en totalidad, a pesar de transportar cargas distintas e independientes entre sí.
  
- **Conocimiento de embarque (BL):** documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.
  
- **Consignatario:** persona natural o jurídica, a cuyo nombre son despachadas las mercancías. Al final del proceso, siempre resulta ser el importador, mientras que en el desarrollo de éste, puede ser momentáneamente algún agente intermediario.
  
- **Consolidación:** proceso por el cual diferentes cargas de diversos exportadores y/o importadores se agrupan para llenar un mismo espacio físico determinado (generalmente contenedor). Los coloaders son empresas que se dedican a este servicio.

- **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.
  
- **Desaduanamiento:** cumplimiento de las formalidades aduaneras necesarias para exportar, importar o para realizar cualquier destinación aduanera.
  
- **Desconsolidación:** se refiere a la separación de una sola carga consolidada, en embarques individuales más pequeños para entrega a los últimos consignatarios.
  
- **Documento Único de Salida (DUS):** es el documento mediante el cual se presentan las mercancías, ante el Servicio Nacional de Aduanas, para su posterior embarque al exterior.
  
- **Embarcador:** referido a las compañías navieras o aquellas con propiedad sobre buques y naves. Es quien realiza el transporte efectivo de la carga.
  
- **Estiba y desestiba:** es el proceso por el cual se toma el cargamento de la bodega o cubierta de carga hasta colocarlo al alcance del gancho de la grúa del buque, elevarlo y trasladarlo hasta la vertical del costado del buque. El mismo proceso invertido corresponde a la desestiba.
  
- **Exportación:** salida legal de mercancías nacionales o nacionalizadas para su uso o consumo en el exterior.
  
- **FOB (franco a bordo):** Incoterm que se usa cuando el vendedor se responsabiliza de colocar la mercancía a bordo de una nave en el puerto indicado en el contrato de venta. Ése es el punto donde termina su responsabilidad, debiendo correr los costos por concepto de transporte y seguro, por parte del consignatario.

- **Freight Forwarder:** se refiere a la empresas dedicada a otorgar soluciones logísticas, de transporte y almacenaje a sus clientes. Es uno de los tantos intermediarios dentro del comercio internacional.
- **Importación:** introducción legal de mercancía extranjera para su uso o consumo en el país.
- **Incoterms:** son términos definidos y elaborados por la Cámara Internacional de Comercio, con la finalidad de establecer un lenguaje estandarizado que pueda ser utilizado por los compradores y vendedores que participan en negocios internacionales.
- **Logística:** es el grupo de métodos como medios que se necesita para poder realizar la organización de una compañía o empresa, como también un servicio en particular. La logística empresarial se encarga de la planificación y gestión de distintas actividades como son la producción, las compras, el transporte, almacenaje, distribución y mantenimiento.
- **Servicio Nacional de Aduanas (SNA):** es un organismo del Estado de administración autónoma, cuyas funciones se basan en la facilitación y agilización de las operaciones de importación y exportación, a través de la simplificación de trámites y procesos. Además resguarda los intereses del Estado, fiscalizando dichas operaciones, junto con recaudar los derechos e impuestos vinculados a éstas.
- **Stacking:** es el proceso de apilado, que consiste en la colocación de piezas, unas sobre otras, para su almacenamiento.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- Libros y documentos:
  - Alvial, Basta, Ernesto, *Los documentos de importación. Problemas y soluciones*, Editorial Legis, Santiago, 2007.
  - Recursos Humanos, Kuehne, Nagel, *Manual de inducción*.
  - Smith, Adam, *La riqueza de las naciones*, Editorial Alianza, España, 2001.
  - Steimberg, Federico, *La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial estratégica*, Editorial Eumed.net, Madrid, 2004.
  
- Sitios Web:
  - Cámara Aduanera de Chile, [www.camaraaduanera.cl/web/index.php?action=Agente](http://www.camaraaduanera.cl/web/index.php?action=Agente) 10.12.2010, 11:00 a.m.
  - Código Civil Chileno, <http://www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/172986.pdf> 03.01.2011, 10:00 a.m.
  - Código de Comercio Chileno, [www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/1974.pdf](http://www.bcn.cl/leyes/pdf/actualizado/1974.pdf) 03.01.2011, 10:00 a.m.

- Compendio de Normas Aduaneras, [www.aduana.cl/prontus\\_aduana/site/artic/20070423/pags/20070423125943.html](http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070423/pags/20070423125943.html) 10.12.2010, 11:00 a.m.
- Kuehne+Nagel Investor Relations, [www.kn-portal.com/about/investor\\_relations/](http://www.kn-portal.com/about/investor_relations/) 10.12.2010, 11:00 a.m.
- Kuehne+Nagel Overview, [www.kn-portal.com/about/overview/](http://www.kn-portal.com/about/overview/) 10.12.2010, 11:00 a.m.
- Logistics Quarterly, [www.logisticsquarterly.com/issues/13-5/3p19.html](http://www.logisticsquarterly.com/issues/13-5/3p19.html) 10.12.2010, 11:00 a.m.
- Ordenanza de Aduanas, [www.aduana.cl/prontus\\_aduana/site/artic/20070213/pags/20070213171854.html](http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070213/pags/20070213171854.html) 10.12.2010, 11:00 a.m.
- Why Kuehne+Nagel?, [www.kn-portal.com/about/why\\_kuehne\\_nagel/](http://www.kn-portal.com/about/why_kuehne_nagel/) 10.12.2010, 11:00 a.m.

## **ANEXOS**

Para una mejor comprensión del lector y lograr una cercanía más real con el tema tratado, este cuerpo de anexos agrega copias de diferentes documentos que son de vital importancia para el proceso de importación.

Estos documentos son copias utilizadas en importaciones y exportaciones reales.



SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS / CHILE					NUMERO DE IDENTIFICACION		
<b>DECLARACION DE INGRESO</b>					320100425-5		
Hoja Continuacion					FECHA DE ACEPTACION		
DIA 25 Mes 11 AÑO 2010					DIA 24 Mes 11 AÑO 2010		
ANTOFAGASTA 25 14					VALDIVIA 26 032		
CONSIGNATARIO					REGIMEN DE DERECHOS		
KOMATSU CHILE SA.					151		
RUT 36.843.130-7							
<b>DESCRIPCION DE MERCANCIAS</b>							
<b>ITEM</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cód. Arancel</b>			<b>Valor CIF Item</b>		
1	71104540 ; PERNOS; KOMATSU; DE ACERO, ROSCA	73181500			12,131.91		
Atributo 1	Atributo 2	Ad Valorem	Cód.			0.00	
000	E LA PDA.8429	0	223				
Atributo 3	Atributo 4	Otro 1	Cód.			2,305.06	
		19.000000	178				
Atributo 5	Atributo 6	Otro 2	Cód.				
Ajuste	Cantidad Mercancías	Unidad Medida	06 F	Preco FOB Unitario			
	431.5385	KN		27.636468			
Código Tratado	Acuerdo Comercial	Observaciones		Otro 3			
73181500	000	99 00000002.000000 UNIDAD		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
<b>ITEM</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cód. Arancel</b>			<b>Valor CIF Item</b>		
2	89659740 ; VENTILADOR; KOMATSU; ELECTRICO;	84145900			3,330.56		
Atributo 1	Atributo 2	Ad Valorem	Cód.			0.00	
000	DE METAL COMUN. PARA MOTOR DIE	0	223				
Atributo 3	Atributo 4	Otro 1	Cód.			632.81	
		19.000000	178				
Atributo 5	Atributo 6	Otro 2	Cód.				
Ajuste	Cantidad Mercancías	Unidad Medida	10	Preco FOB Unitario			
	2.0000	U		1,637.045000			
Código Tratado	Acuerdo Comercial	Observaciones		Otro 3			
84145900	000	99 00000002.000000 UNIDAD		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
<b>ITEM</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cód. Arancel</b>			<b>Valor CIF Item</b>		
3	76961973 ; INTERRUPTOR; KOMATSU; ELECTRICO;	85365019			2,461.72		
Atributo 1	Atributo 2	Ad Valorem	Cód.			0.00	
000	PARA SISTEMA ELECTRICO DE MAQ	0	223				
Atributo 3	Atributo 4	Otro 1	Cód.			467.73	
	UINA DE LA PARTIDA 84.29	19.000000	178				
Atributo 5	Atributo 6	Otro 2	Cód.				
Ajuste	Cantidad Mercancías	Unidad Medida	06 F	Preco FOB Unitario			
	87.5615	KN		27.637489			
Código Tratado	Acuerdo Comercial	Observaciones		Otro 3			
85365019	000	99 00000006.000000 UNIDAD		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
<b>ITEM</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cód. Arancel</b>			<b>Valor CIF Item</b>		
4	74072040 ; CODO TUBO DE ESCAPE; KOMATSU; DE	87089200			5,419.78		
Atributo 1	Atributo 2	Ad Valorem	Cód.			0.00	
000	METAL COMUN; PARA VEHICULO DE	0	223				
Atributo 3	Atributo 4	Otro 1	Cód.			1,219.76	
	LA PATIDA 87.04	19.000000	178				
Atributo 5	Atributo 6	Otro 2	Cód.				
Ajuste	Cantidad Mercancías	Unidad Medida	06 F	Preco FOB Unitario			
	228.3538	KN		27.636632			
Código Tratado	Acuerdo Comercial	Observaciones		Otro 3			
87089200	000	99 00000006.000000 UNIDAD		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
<b>ITEM</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cód. Arancel</b>			<b>Valor CIF Item</b>		
5	94020940 ; MANGUERA; KOMATSU; DE CAUCHO; CO	40092200			3,159.05		
Atributo 1	Atributo 2	Ad Valorem	Cód.			0.00	
000	ACCESORIOS, PARA ORGANOS DE	0	223				
Atributo 3	Atributo 4	Otro 1	Cód.			1,740.22	
	MAQUINA DELA PARTIDA 84.29	19.000000	178				
Atributo 5	Atributo 6	Otro 2	Cód.				
Ajuste	Cantidad Mercancías	Unidad Medida	06 F	Preco FOB Unitario			
	325.7923	KN		27.636473			
Código Tratado	Acuerdo Comercial	Observaciones		Otro 3			
40092200	000	99 00000012.000000 UNIDAD		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
		Observaciones		Cód.			
000000007939042							



**SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS / CHILE**  
**DECLARACION DE INGRESO**  
 Hoja Continuation

NUMERO DE IDENTIFICACION  
3300100425-5

FECHA DE ACEPTACION

Admisión: 25 14 Desembarco: 26 C32  
 Día: 04 Mes: 11 Año: 2010  
 Lugar de Operación: IAPROY, OFIC. ANTIC. 151  
 Consignatario: KOMATSU CHILE SA. RUT: 96.843.130-7

**DESCRIPCION DE MERCANCIAS**

ITEM	Nombre	Cód. Arancel	Valor CIF Item
8	94032240 ; MANGUERA; KOMATSU; DE CAUCHO VUL. MANIZADO; CON ACCESORIOS, PARA ORGANOS DE MAQUINA DE LA PDA.	40092200	5.021.28
8	94033040 ; MANGUERA; KOMATSU; DE CAUCHO VUL. MANIZADO; CON ACCESORIOS, PARA ORGANOS DE MAQUINA ENGRABADA HIDRAULICA DDA 6429	40092200	3.612.13
9	79739073 ; CABLES; KOMATSU; 195-06-46411, E ELECTRICO; CON PIEZAS DE CONECT. ION PARA ORGANOS DE MAQUINA PD	85444212	975.44
10	92685040 ; CUBIERTA; KOMATSU; DE METAL COMU NI PARA ORGANOS DE MAQUINA DE LA PDA.8429	84314990	977.45
11	93694240 ; TUBO; KOMATSU; DE PLASTICO; PARA ORGANOS DE MAQUINA DFE LA PAR TIDA 84.29	39263070	1.041.01

000000007330047



Shipper  
 NINGBO BAIFU ANCIENT WOODEN  
 FURNITURE CO., LTD  
 FENGJIA VILLAGE, SHIQI TOWN,  
 NINGBO, CHINA



Bill of Lading

for Combined Transport  
 and Port to Port Shipment

Consignee  
 COMERCIAL ORIENTE LTDA  
 AVDA. MANQUEHUE NORTE 1295 VITACURA  
 SANTIAGO, CHILE  
 PHONE: +56 2 2014187  
 FAX: +56 2 2299173

LZ0452912039

Notify Party  
 SAME AS CONSIGNEE

Delivery Agent  
 KUEHNE + NAGEL LTDA.  
 AVDA. PROVIDENCIA 2331, OF. 1304  
 PROVIDENCIA, CP. 6650134  
 RCH-SANTIAGO - CHILE

Combined Transport - Place of Receipt\*  
 Valparaiso

Pre-carriage by

Port of Loading  
 NINGBO

Vessel  
 SINGAPORE EXPRESS

Voyage No.  
 0953E 1003S

Port of Transshipment  
 VALPARAISO

VALPARAISO

Combined Transport - Place of Delivery\*

VALPARAISO

Mark and Numbers  
 HLXU6389864  
 SEAL AHL0935928

Number of Packages  
 140 HC

CONTAINER SAID TO CONTAIN  
 159 BAGS  
 WOODEN FURNITURE

Gross Weight  
 5690.00

Net Weight  
 68.000

N/M

TOTAL

FREIGHT COLLECT

5690.00

68.000

ca = fupuz hove  
 fecha: 01.01.2010

Carl. Meza F.  
 Rut 12.504.6

Above particulars as declared by shipper.

\* If the Combined Transport Boxes are filled out, shipment will be treated as Through Combined Transport.

OCEAN FREIGHT AND CHARGES

Rates, Weight and/or Measurement subject to correction  
 AS ARRANGED

Prepaid

Collect

feete marino	USD	4150.00
SOC - Bunker chue	USD	232.00
terminal Security	USD	6.00
thc - porto	USD	140.00

NOTICE: The Laws and/or International Conventions applicable to Port to Port Shipments are limiting by virtue and/or by incorporation into this Bill of Lading the Carrier's liability to certain amounts per package or customary freight unit (for Carriage to or from ports in the United States to a maximum of US\$ 500 - per package or customary freight unit as per U.S. Carriage of Goods by Sea Act, 1936), unless the Merchant declares a higher cargo value below and pays the Carrier's ad valorem freight rate (see also clauses 17 A, 18.4 and 26.2 on the reverse side hereof).  
 \*\*\* NO VALUE DECLARED \*\*\*

Declared Cargo Value  
 If Merchant enters a value, Carrier's per package limitation of liability shall not apply and the ad valorem rate will be charged.

Received for shipment in apparent good order and condition.

Terms of this Bill of Lading continued on reverse side hereof.

IN WITNESS WHEREOF, the carrier by its agents has signed three (3) original Bills of Lading all of this tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void.

Place and date of issue  
 NINGBO 01/01/2010

Total amount due

USD 4528.00

Date 01/01/2010

For and on behalf of the Carrier

Shipped on Board Vessel:  
 SINGAPORE EXPRESS

Blue Anchor Line

Shipped from Port of Loading:  
 NINGBO

For and on behalf of the Carrier

Blue Anchor Line

By BLUE ANCHOR LINE  
 As Agents for the Carrier

By BLUE ANCHOR LINE  
 As Agents for the Carrier  
 ART. 195 ORDZA. ADUANAS

**MANDATO ESPECIAL**

..... representante legal de  
la firma ..... viene en conferir el  
siguiente poder al Agente de Aduanas Señor JUAN VALDIVIA RIQUELME para que a nombre  
y representación de mi empresa y para los efectos señalados en el Art. 222 de la Ordenanza  
de Aduanas, efectué ante el Servicio Nacional de Aduanas todos los trámites pertinentes para  
proceder .....

.....  
.....

.....  
**FIRMA**

**RUT:** .....

**ORIGINAL**  
NOT FOR PAYMENT

**KOMATSU**

**Komatsu Mining Germany GmbH**  
Buscherhofstr. 10, 40593 Düsseldorf  
P.O. Box 18 03 61, 40570 Düsseldorf  
Germany

KOMATSU MINING GERMANY GmbH / P.O. Box 180361 / 40570 Düsseldorf Germany

Komatsu Chile S.A.  
Avda Americo Vespucio 0631  
Quilicura, R.U.T. 96.843.130-7  
SANTIAGO DE CHILE  
CHILE

Dirección de envío  
Komatsu Chile S.A.  
Quilicura, R.U.T. 96.843.130-7  
Avda Americo Vespucio 0631  
SANTIAGO DE CHILE  
CHILE

FACTURA	
Número de factura / Fecha	<b>95102195</b> / 07.10.2010
Su Pedido / Fecha	<b>stock replenishment</b>
Número de albarán/ Fecha	80062849 / 07.10.2010
No. de cliente:	L00020058
No. de consignatario:	L00020058
País	CL Chile
Contacto:	Senora Römer
Teléfono:	+49(0)211-7109-633
Peso neto:	1.497,000 KG
Peso bruto:	1.733,000 KG
Número de bultos:	2

VEREINFACHTE AUSFUHR.  
ZUGELASSENER AUSFUEHRER: DE/2600/ZA/0283 HZA DUESSELDORF.  
EL PAÍS DESTINATARIO HA SIMPLIFICADO LA EXPORTACIÓN PARA LOS PAÍSES  
AUTORIZADOS: DE/2600/ZA/0283 HZA DUESSELDORF.

Condiciones de pago:  
NETO 60 DIAS A PARTIR DE LA FECHA DE FACTURA  
Condiciones de envío: MARÍTIMO  
Condiciones de entrega: EXW Duesseldorf  
Instrucciones de envío: Senator Deutschland GmbH

Via marítima al puerto de Antofagasta / Chile con Senator International  
MHG.

Este Factura se basa en nuestras condiciones generales de envío.

Item	Parte: despachada/solicitada	PO	No-de-arancel	Descripción	Precio-unitario	Precio-total-EUR
	Cantidad número de serie	Peso-unitario				
0022	90447640 0	DE	73182900	PERNO BOLZEN M. PLATTE	8.607,75	
	1 ST	827,000 KG	DD	25,000		8.607,75
Auftrag 43002288						
0008	91104540 0	DE	73182900	PERNO BOLZEN	4.222,50	
	2 ST	335,000 KG	DD	25,000		8.445,00

Komatsu Mining Germany GmbH  
Dr. Ing Norbert Walther (President)  
Jiro Furuhashi (Executive Vice President)  
Headquarters: Düsseldorf  
Commercial Register: District Court: Düsseldorf HRB-No.30196

ING Bank Deutschland AG, Frankfurt, Acct.-No. 00 101 610 40 (Bank-Code 500 210 00)  
IBAN: DE 08 502 1000 0010 1610 40 / Swift-Code: INGDE33  
Commerzbank AG, Düsseldorf, Acct.-No. 1 351 603 (Bank-Code 300 400 00)  
IBAN: DE 93 3004 0000 0135 1600 00 / Swift-Code: COBADE33  
VAT-Id.-No. DE 170724478 / N.F.: St.-Nr. 106 5715 1842

# KOMATSU

Número de Factura:  
95102195

Página 2

Komatsu Mining Germany GmbH  
Buscherhofstr. 10, 40598 Düsseldorf  
P.O. Box 18 03 61, 40570 Düsseldorf  
Germany

Komatsu Chile S.A.

Auftrag 43002337

Subtotal		
Embalaje		17.052,75
<b>Total EUR</b>	0,00	<b>17.431,75</b>

Embalaje:			Peso net	Peso brut
84930	01/02	CAJA 114X114X 80 CM	670,000	771,000 KG
84931	02/02	CAJA 240X 65X 85 CM	827,000	962,000 KG

Países de origen (Po):  
DE = Republica Federal de Alemania

Marcas: Komatsu Chile S.A.  
Stock replenishment 80062849  
Antofagasta /Chile  
Packages: 01/02 - 02/02

Los materiales estan totalmente libres de corteza y aparentemente libre de  
parasitos de plantas vivos.

Der Ausführer der Waren, auf die sich dieses Handelspapier bezieht,  
erklärt, dass diese Waren - soweit nicht anders angegeben - präferenz-  
begünstigte Ursprungswaren der Europäischen Gemeinschaft sind.

El exportador de los productos incluidos en el presente documento declara  
que - salvo indicacion en sentido contrario - estos productos gozan de un  
origen preferencial de la comunidad europea.

Duesseldorf,

i.A. A. Römer

Komatsu Mining Germany  
i.A. i.A.

*UR*

*UR*

Komatsu Mining Germany GmbH  
Dr. Ing Norbert Walther (President)  
Jiro Furuhashi (Executive Vice President)  
Headquarters: Düsseldorf  
Commercial Register: District Court: Düsseldorf HRB-No.30196

ING Bank Deutschland AG, Frankfurt, Acct.-No. 00 101 610 40 (Bank-Code 500 210 00)  
IBAN: DE 08 5002 1000 0010 1610 40 / Swift-Code: INGBDEFF  
Commerzbank AG, Düsseldorf, Acct.-No. 1 351 600 (Bank-Code 300 400 00)  
IBAN: DE 93 3004 0000 0135 1600 00 / Swift-Code: COBADE33  
VAT-Id.-No. DE 170724478 / N.I.F.-St.-Nr. 106 5715 1842



ASSOCIAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E SOLIDÁRIO DA REGIÃO SISALEIRA  
 RODOVIA LUIZ EDUARDO MAGALHÃES, KM 02  
 BAIRRO - PETROLINA - CEP. 48.890.000 - VALENTE - BAHIA - BRASIL  
 TELEFAX: (75) 3263-2341/2342 E-MAIL: exportacao@apaeb.com.br

**PACKING LIST Nº 002/10 CHL**

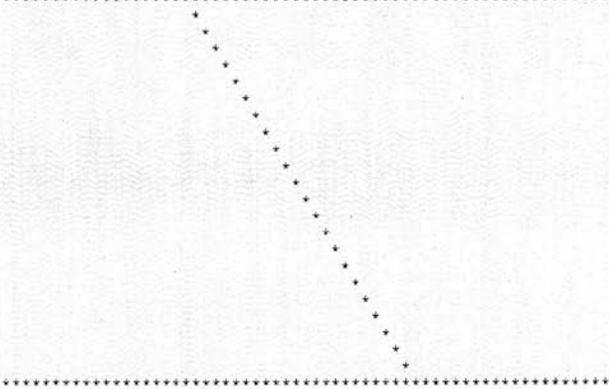
**ORIGINAL**

VESSEL: FLAMENGO  
 LOADING DATE: 25/10/2010  
 FROM: SALVADOR-BAHIA, BRASIL  
 ETA: SAN ANTONIO/VALPARAISO, CHILE  
 Container NUMBER: SUDU 196766-9

DESCRIPTION OF GOODS		Gross Weight	Net Weight	(u n)	kg / (u n)
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 2,00x3,00 C -(D,K,Y,L,B)	1	745,92	745,92	37	20,16
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 2,00x3,00 L -(D,B,C,E)	2	495,90	495,90	29	17,10
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 2,00x3,00 G -(B)	3	91,08	91,08	6	15,18
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,60x2,30 C -(D,K,Y,L,B)	4	358,57	358,57	29	12,36
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,60x2,30 L -(D,B,C,E)	5	293,66	293,66	28	10,48
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,60x2,30 G -(B)	6	55,86	55,86	6	9,31
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,40x2,00 C -(D,K,Y,L,B)	7	206,97	206,97	22	9,40
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,40x2,00 L -(D,B,C,E)	8	143,64	143,64	18	7,98
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,40x2,00 G -(B)	9	47,85	47,85	5	9,57
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 2,50x3,50 C -(D,K,Y,L)	9	294,00	294,00	10	29,40
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 2,50x3,50 L -(D,B,C,E)	10	236,00	236,00	10	23,50
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 2,50x3,50 G -(B)	11	44,32	44,32	2	22,16
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,80x2,70 C -(D,K,Y,L,B)	12	473,55	473,55	29	16,32
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,80x2,70 L -(D,B,C,E)	13	387,80	387,80	28	13,85
Alfombras de Sisal Con backing de latex y bordes de tela 1,80x2,70 G -(B)	1	73,74	73,74	6	12,29
<b>265 UNITS</b>		<b>3.948,86</b>	<b>3.948,86</b>	<b>265</b>	<b>-</b>

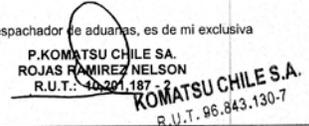
ASSOCIAÇÃO DE DESENV. SUST. E SOLID. DA REGIÃO SISALEIRA - APAEB

WARENVERKEHRSBESCHEINIGUNG

<b>1. Ausführer/Exporteur</b> (Name, vollständige Anschrift, Staat) KOMATSU MINING GERMANY GMBH (1) - PARTS CENTER - BUSCHERHOFSTR. 10 40599 DÜSSELDORF DEUTSCHLAND		<b>EUR. 1</b> Nr. <b>T 222124</b> Vor dem Ausfüllen Anmerkungen auf der Rückseite beachten	
<b>3. Empfänger</b> (Name, vollständige Anschrift, Staat) (Ausfüllung freigestellt) KOMATSU CHILE S.A. QUILICURA, R.U.T. 96.843.130-7 AVADA AMERICO VESPUCIO 0631 . SANTIAGO DE CHILE CHILE		<b>2. Bescheinigung für den Präferenzverkehr zwischen</b> <Europäische Gemeinschaft> und CHILE (Angabe der betreffenden Staaten, Staatengruppen oder Gebiete)	
<b>6. Angaben über die Beförderung</b> (Ausfüllung freigestellt) SEEVERKEHR		<b>4. Staat, Staatengruppe oder Gebiet,</b> als dessen bzw. deren Ursprungs- waren die Waren gelten <BEC>	<b>5. Bestimmungsstaat,</b> -staatengruppe oder -gebiet CHILE
<b>7. Bemerkungen</b> 			
<b>8. Laufende Nr.; Zeichen, Nummern, Anzahl und Art der Packstücke ); Warenbezeichnung</b> ERSATZTEILE FÜR BAGGER 5 KISTEN + 1 PAL 43002050 / 80062526 *****  *****		<b>9. Rohgewicht</b> (kg) oder andere Maße (l, m³, usw.) 2541,0	<b>10. Rechnungen</b> (Ausfüllung freigestellt) 95102163
<b>11. SICHTVERMERK DER ZOLLBEHÖRDE</b> Die Richtigkeit der Erklärung wird bescheinigt. Ausfuhrpapier: 2) Art/Muster: ABD Nr. 10DE260726616671E4 vom 04.10.2010 Zollbehörde: Hauptzollamt Düsseldorf Ausstellender/s Staat/Gebiet: Deutschland Bundesrepublik Deutschland  (Ort und Datum) (Unterschrift)		<b>12. ERKLÄRUNG DES AUSFÜHRERS/</b> <b>EXPORTEURS</b> Der Unterzeichner erklärt, daß die vorgenannten Waren die Voraussetzungen erfüllen, um diese Bescheinigung zu erlangen. DÜSSELDORF, 04.10.2010 (Ort und Datum) KOMATSU MINING GERMANY GMBH (1) - PARTS CENTER -  I.A. SAEINE (Unterschrift)	

Bei unverpackten Waren ist die Anzahl der Gegenstände oder „lose geschüttelt“ anzugeben

In der Bundesrepublik Deutschland vom Ausfuhrer auszufüllen

Declaración Jurada del Valor y sus Elementos																
<b>I IDENTIFICACION DE LAS PARTES</b>																
1	Despachador al que se presenta <b>JUAN VALDIVIA RIQUELME</b>				N° de Identificación <b>3320100425-5 / 100426</b>											
2	IMPORTADOR O COMPRADOR				3	VENDEDOR/PROVEEDOR		Vendedor	Proveedor							
Nombre / Razón Social <b>KOMATSU CHILE SA.</b>			R.U.T. <b>96.843.130 - 7</b>		Nombre / Razón Social <b>KOMATSU MINING GERMANY GMBH</b>			Cód. País <b>563</b>								
Dirección <b>AV. AMERICO VESPUCIO 0631 - QUILICURA</b>				Dirección <b>BUSCHERHOFSTR 10 D-40599</b>												
Nivel ( Marque con una X alternativa)			Usuario	Mayorista	Minorista	DUSELDORF-BENRATH, ALEMANIA										
				X												
<b>II INFORMACION DE LA COMPRAVENTA</b>																
4	Representante en Chile del vendedor extranjero <b>KOMATSU CHILE SA.</b>					Tipo de representación <b>DISTRIBUIDOR</b>										
5	Factura/s N°	Fecha	Cláusula	Factura/s N°	Fecha	Cláusula	Factura/s N°	Fecha	Cláusula							
	95102163	04/10/2010	EXW	95102195	07/10/2010	EXW										
	Factura/s N°	Fecha	Cláusula	Factura/s N°	Fecha	Cláusula	Factura/s N°	Fecha	Cláusula							
	Factura/s N°	Fecha	Cláusula	Factura/s N°	Fecha	Cláusula	Factura/s N°	Fecha	Cláusula							
	Factura/s N°	Fecha	Cláusula	Factura/s N°	Fecha	Cláusula	Factura/s N°	Fecha	Cláusula							
<b>III ELEMENTOS DEL VALOR</b>																
6	VINCULACION							SI	NO							
	a.- Vinculación entre comprador y vendedor ( Art. 15 N° 4 y 5 Gatt )							X								
	b.- Indique si la vinculación entre las partes ha influido en el precio (Art. 1 N° 1.d y 2.a )							SI	NO							
									X							
	c.- Indique si el precio pagado se aproxima al criterio de valor equivalente determinado de conformidad al Art. 1 N° 2.b							SI	NO							
								X								
7	RESTRICCIONES Y CONDICIONES							SI	NO							
	a.- Existencia de restricciones para la utilización de las mercancías por el importador ( Art.1 N° 1.a )								X							
	b.- Condiciones y prestaciones no cuantificables							SI	NO							
									X							
8	ADICIONES															
	a.- Comisiones	SI	NO	Incluida en precio	SI	NO	b.- Corretajes	SI	NO	Incluida en precio	SI	NO	c.- Descuentos retroactivos	SI	NO	
			X			X				X					X	
	d.- Cánones y derechos de licencia											SI	NO	Cuantificable	SI	NO
													X			X
	e.- Bienes y servicios suministrados por el comprador											SI	NO	Cuantificable	SI	NO
													X			X
	f.- Producto de la reventa, cesión o utilización posterior de la mercadería que revierta al vendedor											SI	NO	Cuantificable	SI	NO
													X			X
<b>IV METODO DE VALORIZACION EMPLEADO DE TRANSACCION</b>										Codigo		1				
<b>V OBSERVACIONES</b>																
<b>VI DECLARANTE</b>																
<p>1.- Declaro bajo juramento que los datos contenidos en este documentos son exactos y me responsabilizo de su efectividad, como asimismo declaro conocer las disposiciones de los artículos 168 y 169 relativos al delito de contrabando de la Ordenanza de Aduanas.</p> <p>2.- Asimismo, declaro saber que en mi calidad de importador, puedo cancelar los derechos y demás gravámenes que cause esta importación, directamente en instituciones bancarias o financieras autorizadas por el Servicio de Tesorería, como también utilizar la modalidad de pago electrónico..</p> <p>3.- La decisión de cancelar estos tributos por intermedio de un tercero o de un Despachador de aduanas, es de mi exclusiva responsabilidad.</p>																
																
<b>P. KOMATSU CHILE SA.</b> <b>ROJAS RAMIREZ NELSON</b> <b>R.U.T.: 10.201.187-2</b> <b>KOMATSU CHILE S.A.</b> <b>R.U.T. 96.843.130-7</b>																
<b>NOMBRE Y FIRMA DEL IMPORTADOR O REPRESENTANTE LEGAL</b>																
<b>FECHA</b> <b>24/11/2010</b>																

RECEPCION A TRAMITACION				SERVICIO AGRICOLA Y GANADERO		5 CERTIFICADO	
Día	Mes	Año	Hora	CERTIFICADO DE DESTINACION ADUANERA PARA PRODUCTOS AGROPECUARIOS LEY 18.164 (ART. 1° Y ART. 2° INC. 3°)		18/11/10	
<p>Nombre y Firma Funcionario SAG</p>				2 Puerto en que se presenta (terrestre y marítimo, aéreo)		11681	
				3 Persona que la presenta		4 RUT.	
6 Nombre del Importador - Interesado o Consignatario				7 RUT.		Dirección	
8 País de origen	9 Cód. País Origen	10 Nombre Nave	11 Cód. Nave	12 Ciudad Destino			
10 - Descripción de las Mercaderías							
13.01 Cód. Producto	13.02 Producto/Especie	13.03 Tipo / Variedad	13.04 Cantidad	13.05 Tipo Envase	13.06 K.B.	13.07 K.N.	
16 SOLICITA INSPECCION EN:							
TRAMITE ANTICIPADO <input checked="" type="checkbox"/>				TRAMITE NORMAL <input type="checkbox"/>			
16 LUGAR DE DEPOSITO PROPUESTO				15 NOMBRE Y FIRMA DE LA PERSONA QUE LA PRESENTA			
Región	Sector	Comuna	Ciudad	Calle	N°		
RESERVADO SAG							
CONDICIONES Y RUTA DE TRANSPORTE							
17.1 RUTA				17.2 TIPO DE VEHICULO Y CONDICIONES			
18 REQUISITOS PARA INTERNACION DEFINITIVA							
Inspección Física	<input checked="" type="checkbox"/>	Documental	<input type="checkbox"/>	Fumigación	<input type="checkbox"/>	Cuarentena	<input type="checkbox"/>
Análisis: Pureza	<input type="checkbox"/>	Entomológico	<input type="checkbox"/>	Bacteriológico	<input type="checkbox"/>	Micológico	<input type="checkbox"/>
Análisis: Químico	<input type="checkbox"/>	Nematológico	<input type="checkbox"/>	Alcoholes	<input type="checkbox"/>	Fertilizante	<input type="checkbox"/>
Cert. Sanitaria	<input type="checkbox"/>	Resolución	<input type="checkbox"/>	Sello Transp.	<input type="checkbox"/>	Otros	<input type="checkbox"/>
19 OBSERVACIONES:							
DO 3801							
I M P O R T A N T E							
1 AL ARRIBO DE LAS MERANCIAS AL LUGAR DE DEPOSITO EL INTERESADO DEBERA AVISAR DE INMEDIATO AL SECTOR SAG. MAS CERCANO PARA EL INFORME DE INSPECCION RESPECTIVO.							
2 EL AVISO ALUDIDO DEBERA EFECTUARLO PRESENTANDO AL SAG LOS EJEMPLARES N° DE ESTE CERTIFICADO.							
3 ESTE CERTIFICADO NO AUTORIZA EL CAMBIO DE DEPOSITO Y LA COMERCIALIZACION DE LA MERCANCIA.							
4 EL INCUMPLIMIENTO DE LO INDICADO SERA SANCIONADO DE CONFORMIDAD LA LEGISLACION VIGENTE.							
20 AVISO AL SAG. DE LA LLEGADA DE MERCANCIAS AL LUGAR DE DEPOSITO							

SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS		<b>RECONOCIMIENTO</b>		PRESENTACION	
<b>REGISTRO DE</b>		<b>REEMBALAJE</b>			
<b>DIVISION</b>					
DESPACHADOR QUE LO PRESENTA			JUAN VALDIVIA RIQUELME		CODIGO
					C-32
ADUANA EN QUE SE PRESENTA					CODIGO
					NUMERO - FECHA - TIMBRE
MANIFIESTO					<b>UBICACION MERCANCIA</b>
N°			FECHA		Almacenista .....
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE					Ubicación .....
N°			FECHA		PUERTO
Identificación de los Bultos	CANTIDAD DE BULTOS	DESCRIPCION DE LAS MERCANCIAS			PESO BRUTO (en KGS.)
		CANTIDAD		BULTOS	
		NO		SI	
		EXTRACCION		MUESTRAS	

	Depósito Aduanero	Mto. Aduana	Inicio Almacenaje	<b>DRES</b>							
	Agencia	Fecha Manifiesto	Presupuesto	Bandos	Correlativo:	(2010-10448)					
Documento Recepción	59496	27/11/2010	19:30	Tipo:	(2010 - 137) (57)						
Tipo Transporte	Vehículo	S. A. A. M. S.A. Retiro	Número Conocimiento	14 Importaciones	Embarque						
MARITIMA	CSAV LUMACO	DIRECTO	PBCAFL	Num. Rem.	Cantidad	Cod. Bulto	Peso Bulto	D V	Estado	Tara	Ubicación
CO:KOMATSU CHILE S.A				1	1	78	19,678.00	D	Bueno	2,300.00	13
CONT:CAIU249400-7 S/ 016259											
TYPE: DV20 FCL LO: CS											
Tramitador	Firma	Cant. Total	Observaciones	Limpio al Puerto		Nombre/Firma Emisor					
Fecha	Teléfono	19,678.00		Antofagasta							
30/11/10	68412448					Repres/Agencia Transportista					
						Nombre y Firma					

BERGRAF LTDA. Calama 150 F/R 241235 Antofagasta

7.

**DECLARACION JURADA ALMACEN PARTICULAR**

YO NELSON ROJAS RAMIREZ. C.I. 10.201.187-2 en mi calidad de representante legal de KOMATSU CHILE S.A., declara responsablemente que nuestra Bodega ubicada en AV. P. EDUARDO FREI, PARC. 4, LOTE O EL CARMEN, Comuna de LAMPA reúne las condiciones de capacidad de seguridad para el debido depósito y resguardo de las mercancías a que se refiere el Cto. de Embarque N° 915000652 de fecha 05.12.2010 de Puerto de embarque MANZANILLO que serán depositadas bajo el régimen de Almacén Particular de Importación.

También declaro bajo juramento que los datos contenidos en la presente declaración de Almacén Particular son exactos y fidedignos asumiendo la responsabilidad por ello. Asimismo declaro conocer las disposiciones de los Arts. 168 y 179 de la Ordenanza de Aduanas.

Además declaro bajo juramento que las mercaderías correspondientes a la presente declaración de Almacén Particular estarán perfectamente identificadas para distinguir las de otras en el depósito, dando a los funcionarios de aduana que fiscalicen el recinto del Almacén Particular todas las facilidades y apoyos necesarios para el cumplimiento de su cometido, manteniendo para tal efecto un inventario de las mercancías ingresadas al recinto de depósito como los antecedentes documentales de ingreso y salida de los mismos, sin perjuicio de exhibir toda la documentación contable necesaria para permitir una adecuada fiscalización.

  
NELSON ROJAS RAMIREZ  
FIRMA



Magdalena # 140 - Q4 501/ Las Condes - Santiago - Chile  
Teléfono: (56-2) 36 44 000 Fax (56-2) 36 44 010

Santiago, 25 Noviembre del 2010

Señores  
KOMATSU CHILE S.A  
Santiago

Ref.: B/L 41SE01046253

De nuestra mayor consideración.

A través de la presente certificamos a ustedes que la mercaderías amparadas por los conocimientos de embarques N° B/L's 41SE01046253 tienen origen el puerto de embarque Port Hamburg, ALEMANIA y ha sido transbordada en Callao ,con destino final a Antofagasta Chile; sin sufrir alteración y/o modificación en la carga.

Cabe señalar que en ningún caso el transporte se ha originado en Callao puesto que el embarque se ha realizado desde Port Hamburg a Antofagasta, manteniéndose la mercadería durante su tránsito bajo potestad de la aduana, sin sufrir modificación alguna de la misma.

Sin otro particular se despide cordialmente,

Christian Venegas A.  
Departamento de Operaciones.  
Senador Chile.

Miami Manchester Mexico City Buenos Aires Santiago Atlanta Los Angeles Chicago Monterey Düsseldorf Frankfurt  
Munster Berlin Munich Nuremberg Stuttgart London Felixstowe Shanghai Amsterdam Rotterdam



