

UNIVERSIDAD DE VALPARAISO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

SAAM S.A.
PROCESO DE CONFECCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SUS
REGLAMENTOS

Autor
SUSAN LISETT GARRIDO BUSTAMANTE

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

PROFESOR GUIA: HERNAN VILLAVICENCIO

Viña del Mar, Diciembre 2009

Agradecimientos.

Quiero agradecer a las personas que me ayudaron y estuvieron a mi lado durante el desarrollo de toda mi carrera y de este Informe de Práctica.

Agradezco a toda mi familia por el apoyo, y la paciencia que me brindan en todo momento, especialmente a mi madre que en paz descanse, quien fue uno de los pilares fundamentales tanto en mi desarrollo personal como profesional.

Agradecimiento especial para mí Profesor Guía Sr. Hernán Villavicencio, quien a pesar de todas sus ocupaciones me entregó el tiempo necesario y se preocupó por ayudarme a terminar este informe.

Agradezco a mis compañeros SAAM S.A. por su amplia colaboración personal y profesional en el aporte de información, que sirvió como principal soporte para consolidar el presente informe.

Agradezco a todos mis buenos amigos, por su apoyo incondicional, su compañía, sus buenos consejos y por estar siempre con una palabra de aliento cuando la he necesitado.

Índice.

Temas / Contenidos

Páginas

Agradecimientos	1
Índice	2
Introducción	6
Resumen Ejecutivo	7
CAPITULO 1: Antecedentes de la Práctica	
1.1 Reseña Histórica de SAAM	9
1.2 Misión	14
1.3 Visión	14
1.4 Objetivos	15
1.5 Organigrama de SAAM	
16	
1.6 Principales Gerencias de SAAM	17
1.6.1 Negocios Internacionales	
17	
1.6.2 Negocios Nacionales	
18	
1.6.3 Recursos Humanos	19

1.7 Servicios de SAAM	
21	
1.7.1 Servicios a las naves	
21	
1.7.1.1 Agenciamiento Marítimo	21
1.7.1.2 Remolcadores	21
1.7.1.3 Depósito y maestranza de contenedores	22
1.7.1.4 Terminales y operaciones portuarias	22
1.7.2 Servicios a la carga	
1.7.2.1 Almacenaje y transporte	22
1.7.2.2 Terminal Frigorífico	23
1.7.2.3 Servicio Agente embarcador	23
1.7.2.4 Graneles y cargas masivas	24
1.8 Situación de SAAM en relación con sus principales	25
1.9 ¿Qué es UCS? y sus funciones	27
1.10 Organigrama Unidad Central Servicios	
28	
1.11 Las funciones de los Administrativos de Agenciamiento	29
1.12 Trabajo desarrollado en la empresa	30
1.13 Razones que impulsan la confección del informe	32

CAPITULO 2: Desarrollo del tema

2.1	Objetivos Generales y específicos	33
2.2	Marco teórico	34
2.2.1	Conocimiento de embarque	34
2.2.2	Shipper	37
2.2.3	Consignee	37
2.2.4	Notify	37
2.3	Desarrollo de la investigación	38
2.3.1	UCP 600	38
2.3.2	Convenciones Internacionales	45
2.3.2.1	Normas de la Haya	45
2.3.2.2	Normas de la Haya-Visby	47
2.3.2.3	Normas de Hamburgo	50
CAPITULO 3: Procedimientos del sistema e-commerce y BDS		
3.1	Aporte del informe de práctica	54
3.2	Procedimiento sistema E-commerce para la confección de shipping instruction	55
3.2.1	Reseña Sistema E-commerce	55
3.2.2	Aporte del sistema a la empresa	56
3.3	Procedimiento de confección del conocimiento de embarque en sistema BDS	63
3.3.1	Encabezado del formato Conocimiento de embarque.	67

3.3.2 Particulars furnished by shipper	101
3.3.3 Espacio para fletes y recargos	110
3.3.4 Draft conocimiento de embarque	117
3.4 Cláusulas para la confección del conocimiento de embarque	118
3.4.1 Grupo N° 1 Cláusulas que son seleccionadas por números que arroja el sistema BDS.	118
3.4.2 Grupo N° 2 Cláusulas que se agregan en la descripción de la mercancía.	119
3.4.3 Grupo N° 3 Cláusulas que se utilizan dependiendo del país al cual está dirigido la mercancía.	120
3.4.4 Grupo N° 4 (Cláusulas que se utilizan de acuerdo a lo indicado en la reserva del sistema BDS (booking and documentation system).	123
3.5 Otros procedimientos para la confección del documento de embarque	124
CAPITULO 4	
Conclusiones	128
Bibliografía	133
Anexos	134

Introducción.

El presente trabajo tiene como objetivo principal entregar un manual de procedimientos para la confección del documento de embarque. Este documento es uno de los más importantes en el transporte marítimo y la empresa SAAM SA mediante su sistema BDS (booking and documentation system), lo confecciona en base a otro documento denominado shipping instruction o matriz de B/L.

En el manual se desarrollan los pasos a seguir, nombrando los recuadros y explicando cada detalle para llevar a cabo la emisión de un documento de embarque sin errores.

Por otro lado, se destaca la elaboración cláusulas, las cuales son frases o especificaciones técnicas que se expresan a través de las partes del documento de embarque y se agrupan de acuerdo al uso para facilitar el entendimiento y aplicación de ellas.

También se explican otros procedimientos que se aplican en la confección del documento de embarque para algunos casos especiales.

Resumen Ejecutivo.

La agencia SAAM S.A., ubicada en blanco 895, Valparaíso V región es una unidad de negocios de La Compañía Sudamericana de Vapores perteneciente al Holding Claro un conglomerado de empresas enfocadas al rubro transporte, comunicaciones, cristalerías, metalurgia, vitivinícola, entre otros.

SAAM siempre está en constante búsqueda de satisfacción de sus clientes por lo que ofrece una variada gama de servicios a las naves tales como agenciamiento marítimo, remolcadores, depósito y maestranza de contenedores, terminales y operaciones portuarias.

También cuenta con servicios a la carga tales como almacenaje y transporte, almacén extraportuario, terminal frigorífico, servicio agente embarcador.

A través de este informe se busca conocer tres aspectos fundamentales:

Primero, conocer la historia de SAAM, la misión, visión, organigrama y servicios que ofrece. Presentar el trabajo que fue desarrollado en la empresa junto a las razones que impulsaron la confección de este informe.

Segundo, saber qué es un conocimiento de embarque, principales integrantes de los recuadros del documento, los reglamentos internacionales los cuales rige la Cámara de Comercio Internacional y las convenciones internacionales que se fueron modificando continuamente para el mejoramiento de las normas que son aplicables al conocimiento de embarque.

Tercero, entregar el procedimiento para la confección del documento de embarque en uno de los principales sistemas, explicando detalladamente cada recuadro de (BDS) Booking and Documentation System y continuar con los casos especiales y cláusulas que son aplicables al B/L.

CAPITULO 1

Antecedentes de la práctica.

1.1 Reseña histórica de SAAM¹

En 1961 Fundada en el puerto de Valparaíso, Chile, el 15 de noviembre, Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A. - SAAM - nace como una sociedad anónima cerrada. En sus inicios sus actividades están dirigidas a prestar los servicios de agenciamiento de naves, estiba, remolcadores y equipos portuarios.

En 1975 experimenta un fuerte incremento en la demanda de sus servicios de estiba, lo que motiva la inversión en equipos portuarios destinados principalmente al movimiento de carga general, refrigerada y granel.

En 1976 es la primera empresa en prestar servicio integral a graneles de importación.

En 1978 se convierte en la primera empresa del sector en cobrar las estibas sobre la base de tarifa fija. A partir de este año, lleva a cabo importantes inversiones en infraestructura y equipos especializados en el manejo de contenedores. Paralelamente, decide desarrollar el servicio de bodegaje, destinado a atender fundamentalmente las cargas de exportación.

En 1980 da inicio a sus servicios de almacenamiento y reparación de contenedores, mediante la habilitación del primer Depósito y Maestranza de Contenedores en la localidad de Valparaíso.

¹No especificado, Reseña Histórica de SAAM, www.saam.cl, 12.02.2007, 16.14 PM.

En 1980 Inicia la atención a aeronaves, brindando los servicios de carga y descarga de mercaderías en el Aeropuerto Internacional de Santiago, a través de la empresa Aerosan S.A. creada en sociedad con una importante línea aérea internacional.

En 1981 apoyada por el cambio de la estructura laboral de la época, contrata sus propios recursos humanos para la atención de naves, lo que sumado al fuerte impulso en las exportaciones nacionales, la lleva a ser la agencia naviera y estibadora líder en Chile, orientando su actividad hacia la atención integral de importantes compañías navieras y el servicio a la carga de importadores y exportadores, nacionales y extranjeros.

En 1981 con el propósito de desarrollar eficientemente algunas actividades complementarias a su negocio, inicia la creación de empresas filiales y coligadas, cuya actividad se relaciona, entre otros, con la prestación de servicios de personal, estiba de graneles y cargas forestales, servicios de almacenaje, transporte terrestre y transporte fluvial de carga, contribuyendo eficazmente al objetivo de ofrecer servicios integrales a los clientes.

En 1984 desarrolla e implementa los Terminales Portuarios de Contenedores, transformándose en la primera empresa en operar un Terminal de esta índole.

En 1989 crea y opera el primer Terminal Extraportuario (fuera de un puerto) en una amplia área colindante con el puerto de Valparaíso, que queda habilitado para operar como zona primaria de extensión aduanera, brindando servicios de logística para todo tipo de carga que se genera o tiene como destino final la región interior de la zona central de Chile.

En 1992 se convierte en la primera empresa chilena del sector marítimo-portuario en expandirse internacionalmente, hacia los países de Latinoamérica, estableciéndose en Colombia, Perú, Uruguay, Ecuador, Brasil y México, respectivamente. Asimismo, participa activamente en los procesos de apertura y privatización portuaria, con el objeto de establecer un servicio global en la región.

En 1992 entra en el mercado de Colombia, único país de Sudamérica con costas en el Pacífico y Atlántico, a través de Elequip, empresa de estiba, y de Equimac, empresa de remolcadores y equipos portuarios, convirtiéndose en el operador más grande de Buenaventura.

En 1992 SAAM se incorpora a la agencia de estiba peruana "Trabajos Marítimos S.A." (TRAMARSA). Impulsa un fuerte desarrollo y expansión en los puertos de Callao, Ilo, Matarani, Pisco, Chimbote, Salaverry, Chicama y Paita. Sus servicios de practicaje, remolcadores, agenciamiento marítimo, estiba y desestiba, salvataje y terminal de contenedores están bajo la norma de calidad ISO 9001:2000.

En 1993 con el propósito de desarrollar eficientemente algunas actividades complementarias a su negocio, pasa a formar parte de Cargo Park, primer Centro de Distribución en Condominio que ofrece módulos flexibles de almacenaje con o sin oficinas.

En 1993 crea Reloncaví que se convierte en la principal agencia de estiba especializada en productos forestales, y que opera en Puerto Montt, Valdivia y Corral, entre otros puertos.

En 1994 se establece en Uruguay a través de la empresa relacionada KIOS, que hoy presta servicio de remolcadores en los puertos de Montevideo, Fray Bentos y Nueva Palmira con un total de 6 remolcadores

En 1995 crea ECUAESTIBAS en Ecuador, empresa de estiba, equipos portuarios y servicio de remolcadores que realiza operaciones en los puertos de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar.

En 1995 transbordadora Austral Broom (TAB) pasa a ser sociedad anónima una vez que SAAM se incorpora a dicha sociedad. Opera en el Estrecho de Magallanes y cuenta con una flota de cinco transbordadores y una lancha para prácticos.

En 1997 se relaciona con Brasil a través de MARSUD, empresa brasileña de estiba y Agenciamiento Marítimo, que presta servicios en los puertos de Itajaí, Sao Francisco Do Sul, Imbituba y Paranaguá.

En 1997 SAAM establece su primera subsidiaria en tierras mexicanas, "SAAM Remolques S.A." en el puerto Lázaro Cárdenas, con el objeto de brindar servicios de remolcaje en este puerto. Actualmente, la Compañía está presente además en Veracruz, Altamira, Tampico y Tuxpan. Desde Ciudad del Carmen presta servicios de embarcaciones a la explotación petrolera en la sonda de Campeche, Golfo de México. Cabe destacar que su flota de remolcadores cuenta con la Certificación de Calidad ISO 9001:2000.

En 1999 se adjudica la concesión de los principales terminales portuarios de Chile: San Antonio y San Vicente, para lo cual conforma STI y SVTI, empresas de giro exclusivo, cuyo objeto social es desarrollar, mantener y explotar los frentes de atraque concesionados.

En 2000 se adjudica la concesión del terminal portuario de Iquique, para lo que crea la empresa ITI, Iquique Terminal Internacional.

En 2001 se incorpora a la empresa relacionada Aquasaam S.A., para impulsar su desarrollo en los servicios de apoyo a la industria salmonera.

En 2001 obtiene la certificación de calidad bajo la norma ISO 9001-2000 para su flota de remolcadores.

En 2002 se adjudica la licitación del frente de atraque número 2 de Antofagasta, creando la empresa ATI, Antofagasta Terminal Internacional.

En 2002 obtiene la Certificación de Calidad ISO 9001-2000 para sus frigoríficos de Puerto Montt y Puerto Chacabuco, Chile.

En 2002 se incorpora a Portuaria Corral, que tiene como actividad principal la transferencia de productos forestales de exportación en el área del Puerto de Corral y los ríos interiores de la provincia de Valdivia, al sur de Chile. Esto complementa a su relacionada Transportes Fluviales Corral SA creada en 1992.

En 2003 certifica bajo la norma ISO 9001-2000 sus almacenes de carga.

1.2 Misión de SAAM²

SAAM es una empresa de agenciamiento aéreo-marítimo portuario que actúa como un socio de negocios con sus clientes, proporcionándoles un servicio integral. Se enfoca en brindar un servicio de alta calidad, ellos esperan obtener una adecuada retribución para sus accionistas y poder permitir a sus trabajadores una equitativa retribución y desarrollo profesional.

1.3 Visión de SAAM³

La visión de SAAM es mantener la posición de liderazgo en el mercado con una organización centrada en el cliente y con una alta eficiencia interna.

Los pilares para desarrollar y consolidar el liderazgo son las personas, tecnología de información, organización y capital.

Son los primeros y debemos seguir siendo los primeros en el Agenciamiento aéreo - marítimo portuario, con servicios en toda Latinoamérica y el Caribe.

² No especificado, Misión, www.saam.cl, 12.02.2007, 16.45 PM.

³ No especificado, Visión, www.saam.cl, 12.02.2007, 16.50 PM.

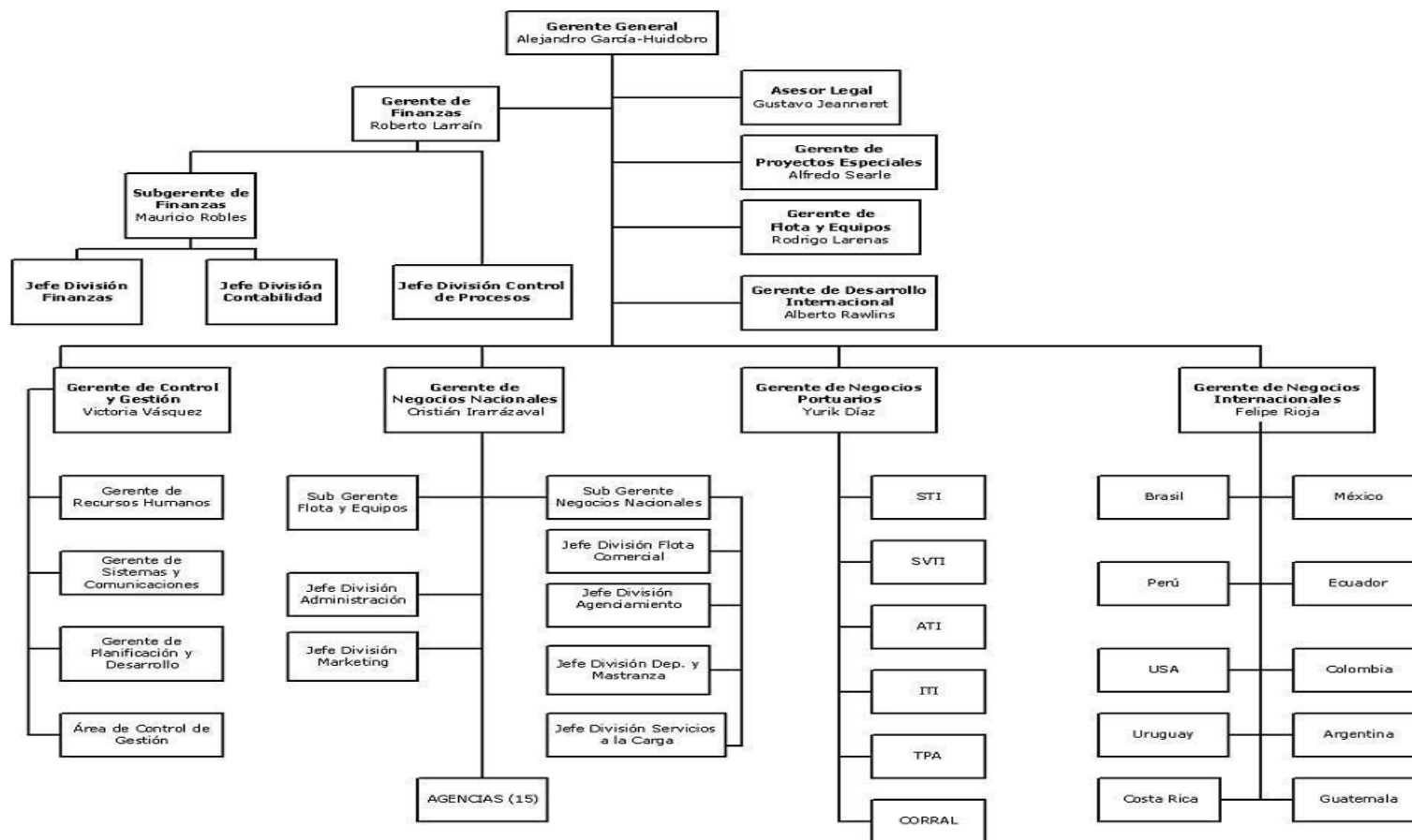
1.4 Objetivos de SAAM⁴

- Una administración y gestión sólida.
- Recursos humanos de calidad, y capacidad de atraer profesionales de talento.
- Ejecutivos y agentes comerciales con competencias de gestores de negocios.
- Capacidad de lograr un ambiente profesional y personal que permita que la gente este contenta por trabajar en SAAM.
- Tecnología adecuada a los tiempos para hacer frente a los desafíos.

⁴ No especificado, Objetivos de SAAM, www.saam.cl, 12.02.2007, 16.45 PM.

Figura N° 1

Organigrama Gerencia General de SAAM⁵



⁵ No especificado, Organigrama Gerencia General SAAM, www.intranet.saam.cl, 15.02.2007, 13:00 PM.

1.6 Principales Gerencias de SAAM⁶

1.6.1 Negocios internacionales

La División de Negocios Internacionales fue creada en 1991, teniendo como misión el desarrollo de los negocios de SAAM en el extranjero

Actualmente gestiona las siguientes operaciones fuera del país:

- México (SAAM Remolques y SAAM Remolcadores)
- Colombia (**Elequip**)
- Ecuador (**Ecuastibas**)
- Perú (**Tramarsa**)
- Brasil (Saam de Brasil, Tug Brasil)
- Uruguay (Kios)
- Uruguay (Gertil S.A)
- Argentina (Atlantis Marine)
- Estados Unidos (Florida International Terminal)
- Guatemala (SAAM Guatemala)
- Costa Rica (SAAM Costa Rica)

En general, los servicios que las filiales y empresas relacionadas brindan a sus clientes corresponden a Agenciamiento, Estiba y Desestiba, Terminal de Contenedores, Remolcaje Portuario y Asistencia Oceánica, Practicaje, Almacenamiento y Logística de cargas.

⁶ No especificado, Gerencias de SAAM, www.intranet.saam.cl, 15.02.2007, 13:10 PM.

Para este propósito, la gerencia se especializa en dos áreas de trabajo: el desarrollo de nuevos mercados y la gestión de los mismos. De esta forma, el grupo humano y profesional que conforma Negocios Internacionales, es el responsable de apoyar comercialmente y operacionalmente a los negocios que se han desarrollado, como también explorar permanentemente nuevas oportunidades de crecimiento en el sector marítimo-portuario y en el manejo de la carga de los distintos usuarios del comercio exterior.

El compromiso es mantener la eficiencia, productividad, excelencia operacional, los servicios a la medida y la cercanía con el cliente que SAAM ya ha desarrollado en cada una de sus actividades en el extranjero.

El desafío es lograr que SAAM tenga una clara ventaja competitiva respecto a otras empresas del rubro para lo cual es necesario alinear las estrategias de negocios con la búsqueda de oportunidades que permitan consolidar a SAAM como el Operador Marítimo Portuario de Latinoamérica.

1.6.2 Negocios Nacionales

Esta Gerencia es responsable de la gestión comercial de todos los negocios de SAAM a nivel nacional. En este sentido, el trabajo es administrar las unidades de negocio de la compañía, a nivel comercial y desarrollar nuevas oportunidades de negocio vinculadas al ámbito naviero y a la carga en general.

Para cumplir con las responsabilidades y objetivos existe una estructura matricial, organizada a través de divisiones y agencias. Cada división tiene a su cargo la gestión comercial y operacional de una unidad de negocio específica, a nivel nacional.

Por otra parte, las agencias, a través de sus agentes y el equipo humano local, son responsables de administrar todos los servicios de SAAM en su área geográfica, así como también detectar nuevas oportunidades de negocio.

La principal preocupación es mantener la competitividad y el alto nivel de eficiencia operacional que se ha caracterizado a los servicios de SAAM en toda su trayectoria, y en especial, potenciar la cercanía con los clientes, entregándoles soluciones a la medida de sus necesidades y expectativas.

1.6.3 Recursos Humanos

Son un equipo de personas que trabajan inspirados por un gran espíritu de servicio y orientación hacia el desarrollo de las personas, ya que están seguros que el liderazgo y diferenciación de la empresa en el mercado es producto del aporte que cada uno de ellos hace en su trabajo diario.

Misión:

Proveer a SAAM de los medios y servicios que le permitan atraer, motivar, desarrollar y retener Recursos Humanos de calidad, para contribuir a través de las personas a alcanzar exitosamente las metas de negocio y generar un ambiente de trabajo que haga de SAAM un gran lugar para trabajar.

- Existen para asegurar que la organización cuente oportunamente con el personal requerido en términos de calidad y cantidad para el logro de las metas comprometidas.

- Son un recurso / canal / instrumento para que las gerencias y agencias logren una administración de excelencia de sus recursos Humanos.
- Agregan valor a través de la prestación de servicios especializados, facilitando los procesos de cambio y promoviendo un excelente ambiente de trabajo.

Filosofía:

- Asociar los recursos humanos con los clientes internos para que logren la máxima competitividad en todo el ciclo de su negocio.
- Promover un ambiente de trabajo de máxima integridad y respeto mutuo.
- Contar con supervisores de línea comprometidos y responsables de la gestión de su personal y con sólidas competencias para cumplir ese rol.
- Asegurar que las personas se comprometan con su auto-desarrollo.
- Incentivar constantemente al personal para el mejoramiento continuo de su desempeño.

1.7 Servicios de SAAM⁷

1.7.1 Servicios a las naves

1.7.1.1 Agenciamiento Marítimo:

SAAM atiende a las Naves en puerto, representando al Armador ante la autoridad Marítima, así como ante otras autoridades y entidades vinculadas al sector marítimo-portuario.

Ellos entregan asistencia en recepción y despacho de naves; atención documental a las cargas de importación, exportación y transbordos; control documental y rastreo de contenedores; coordinación de pilotaje de canales y recaudación de fondos.

1.7.1.2 Remolcadores:

Poseen una Flota de Remolcadores de más de 100 unidades, compuesta por 19 unidades distribuidas en los puertos más importantes de Chile y más de 85 remolcadores en el extranjero, operando en los principales puertos de Perú, Ecuador, México, Colombia, Uruguay, Brasil, Guatemala y Costa Rica.

Cada uno de estos remolcadores ha sido diseñado y construido en prestigiosos astilleros internacionales, contando con el equipamiento, tecnología y capacidad necesarios para satisfacer adecuadamente los estándares de operación requeridos por las autoridades portuarias y el tipo de naves que recalán en cada puerto.

⁷ No especificado, Servicios de SAAM, www.saam.cl, 07.03.2007, 12.00 PM.

Asimismo, la compañía cuenta con Lanchas de última generación para realizar funciones de practica, recepción/despacho y el traslado de personal que labora a bordo de naves que recalen en el Terminal Marítimo Salinas Punta de Lobos.

1.7.1.3 Depósito y maestranza de contenedores:

Tienen la red más importante de servicio integral a Contenedores, atendiendo las necesidades de compañías navieras y compañías de leasing de contenedores.

Para ello disponen de instalaciones ubicadas en localidades estratégicas de Chile y el extranjero.

1.7.1.4 Terminales y operaciones portuarias:

Ellos realizan todo tipo de operaciones de transferencia de carga, tanto en la etapa de embarque, desembarque de la nave, así como durante su permanencia en los recintos portuarios.

Se transfieren variados tipos de productos como frutas, contenedores, graneles, automóviles, cargas de proyecto, entre otros.

1.7.2 Servicios a la carga

1.7.2.1 Almacenaje y transporte:

Ofrecen servicios de almacenaje y distribución para todo tipo de carga general. En la actualidad entregan soluciones logísticas para la industria del vino, azúcar, maderas, entre otros, cubriendo toda la cadena de servicios puerto a puerta.

Almacén extraportuarios (www.aep.cl)

Contamos con dos almacenes de carga general habilitados como zona primaria de extensión aduanera para los productos de exportación, importación, en tránsitos, transbordos y otros. Se encuentran ubicados en áreas estratégicas en los puertos de Valparaíso y San Antonio.

Terminal de carga

Almacenes de carga general ubicados en todo Chile.

1.7.2.2 Terminal Frigorífico:

Para satisfacer la creciente demanda de unidades frigoríficas para el almacenaje de productos que provienen, principalmente, de la industria del salmón, el sector hortofrutícola y la pesca en general contamos con terminales frigoríficos en el sur de Chile, específicamente en Puerto Montt y Puerto Chacabuco.

1.7.2.3 Servicio Agente Embarcador:

Ofrecen un servicio de asesoría operativa y documental a exportadores e importadores en todo el proceso de pre- embarque de carga, ya sea por vía marítima como aérea.

Agente Embarcador Aéreo

Actúan como intermediarios entre las líneas aéreas y el cliente final, sean importadores o exportadores, siendo responsable ante éste y todos los organismos involucrados en el proceso operativo y documental de embarque o desembarque de carga aérea.

Agente Embarcador Marítimo

Representan al exportador en toda la gestión de pre-embarque de carga ante los organismos contralores -Aduana, SAG., USDA., SERNAP, entre otros-, como también ante los armadores.

1.7.2.4 Graneles y cargas Masivas:

Ofrecen un servicio especializado de estiba y desestiba de grandes volúmenes de productos, tales como granos, fertilizantes, ceniza de soda, chips, troncos, cobre, sal, entre otros , asegurando a los clientes eficiencia en los rendimientos de transferencia de carga, produciendo una menor estadía de las naves y permitiendo mejoras sustanciales en la negociación tarifaria de contratos de fletes con los armadores.

1.8 Situación de SAAM Relación con sus principales⁸

SAAM realiza o supervisa la parte operacional portuaria de la compañía marítima.

Hace entrega de la carga.

Emite toda la documentación y especialmente el conocimiento de embarque, el proceso de este documento obliga a la agencia a tratar con una serie de empresa y funcionarios que intervienen en él las cuales son:

Figura N° 2

Agentes de clientes	Inspectores	Almacenes
Agentes de Aduana	Embarcadores	Tesorería
Transportistas	Autoridades y empresas del Estado Aduana	Empresas Marítimas vendedores y empleados

⁸ Fuente: Curso de Capacitación Departamento de Documentación 2003, Power Point páginas 2,3,4,5,6.

Seguros	Empresa portuaria	Clientes Exportadores e Importadores
---------	-------------------	--

Todos estos entes esperan que la atención de SAAM sea muy amable rápida, segura e informada.

El transportista y sus empleados esperan que la agencia sea quien los asesore en todas las operaciones portuarias y en la emisión de la documentación (especialmente el conocimiento de embarque).

El armador y sus clientes esperan una emisión de documentos; Rápida, sin errores, con la asesoría de la agencia .Para ello las organizaciones marítimas han creado en cada región un grupo de personas o una empresa que entregue este servicio y se llama “Back office”.

Back Office = la oficina de atrás o la oficina de respaldo.

Estas son las personas de UCS exportaciones.

El departamento es esencialmente interno.

No atiende público o clientes.

Todos los tratos se realizan a través de la agencia o de los vendedores de transportista (customer service de CSAV).

1.10 ¿Qué es UCS? y sus funciones⁹

U nidad

C entral

S ervicios

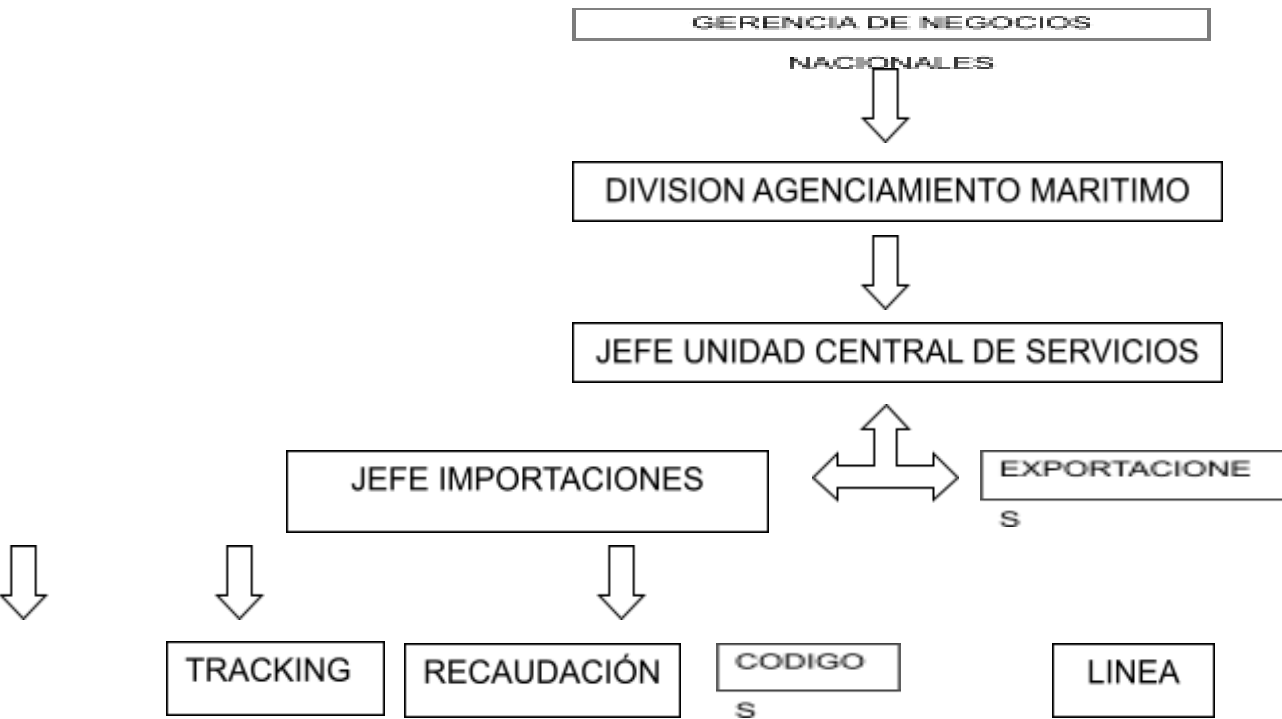
Las funciones de esta unidad son:

- 1.- Generar la documentación necesaria para los procesos de Agenciamiento Marítimo llevados a cabo en las Agencias (back office) = la oficina de atrás o la oficina de respaldo.
- 2.- Centralizar todos los procesos y actividades a nivel nacional.
- 3.- Generar estadísticas de las áreas involucradas.

⁹ Fuente: Curso de Capacitación Departamento de Documentación 2003, Anexo, página 2

Figura N° 3

1.9 Organigrama Unidad Central de Servicios¹⁰



¹⁰ Fuente: Elaboración Propia en base a capacitación realizada por compañeros del Departamento Unidad Central de Servicios Área Exportaciones.

1.11 Las funciones de los Administrativos de Agenciamiento

Las funciones de los Administrativos de Agenciamiento de exportaciones de línea o Back office de este departamento son:

1. Recibir por parte del transportista Internacional o su representante, en este caso CSAV Sudamericana de Vapores un booking número con el cual se trabaja en el sistema informático (BDS) de SAAM.
2. Capacitar vía sistema e-commerce a los agentes de aduana para la confección y envío de Shipping instruction.
3. Recibir por parte de Agente de Aduana, forwarder, armador o exportador la matriz de B/L o conocimiento de embarque y Shipping instruction .
4. Otorgar victo bueno electrónico a las shipping instruction de los países que lo requieran
5. Confeccionar BL
6. Enviar manifiesto de carga al Capitán de la nave
7. Enviar manifiesto de carga a la Aduana de destino
8. Corregir Bill of Lading.

1.12 Trabajo desarrollado

La practica profesional fue realizada en la casa central de SAAM ubicada en blanco 895 1° piso, en la unidad central de servicios, exportaciones de línea, cargo de Administrativo de agenciamiento marítimo, tuvo una duración de 5 meses desde el 30 de noviembre de 2006 hasta el 30 de abril del 2007 con una jornada laboral de Lunes a Sábado de 8.45 hrs. hasta las 17.30 hrs. Durante estos meses las actividades de exportación se encontraban en PIC por lo cual generalmente se extendía el horario de trabajo a las 19.30 hrs.

El cargo principal desarrollado fue la confección de conocimientos de embarques actividad en la cual el alumno obtuvo capacitación de un mes por parte de un compañero del departamento.

La confección se realiza a partir de la recepción de una matriz de conocimiento de embarque, o una Shipping instruction (matriz de conocimiento de embarque vía electrónica) las cuales envía un agente de aduanas, forwarders o exportador.

Con esta información en mano se puede cargar en el sistema interno de CSAV, BDS (Booking and documentation System), el alumno aprende a manejar las distintas pantallas, entradas y salidas del sistema, aprende cláusulas, códigos, términos que se aplican al conocimiento de embarque, los cuales se utilizan en la confección para los distintos países.

El correo denominado Lotus, en este trabajo es una herramienta indispensable ya que se utiliza día tras día para obtener diferentes tipos de información tales como :

recepción de main receipt (listado de contenedores embarcados y no embarcados de terminal portuario) , bajar matrices de conocimientos de embarque , de empresas mineras, auteras, viñas con conocimiento de embarque part of , (carga compartida), las cuales trabajan con esta herramienta ya que es muy amplia la información entregada y es imposible enviarla a través de Shipping instruction (envió electrónico del conocimiento de embarque).

Otras de las tareas desempeñadas en la práctica fue la capacitación vía telefónica de agentes de aduanas en la utilización de la Pág. Web de CSAV (www.ecommerce.csavgroup.com). El sistema e-commerce es en el cual aparece la denominada Shipping instruction, formato en el cual el agente de aduana tiene que completar las casillas del shipper, consignee, notify, puertos de embarque y desembarque, cantidad de bultos, contenedores, sellos, descripción de la mercancía , para el envío posterior de esta al departamento de exportaciones de línea de SAAM para la confección del documento de embarque.

1.13 Razones que Impulsan la confección de este informe.

Las razones que impulsaron la realización de este informe ampliado fue principalmente el trabajo desarrollado en la empresa en uno de los departamentos de operaciones más importantes como es la unidad central de servicios área exportaciones. Del cual se destaca:

Primero, entregar un manual de confección del conocimiento de embarque que permite el uso del sistema BDS (Booking Documentation System), que es la principal fuente de información entre la naviera Sudamericana de Vapores y la agencia SAAM a nivel nacional.

Segundo, señalar el uso de e-commerce que es una fuente de información que entrega el agente de aduana y el cliente a SAAM.

Tercero, poder explicar el proceso y las principales reglamentaciones que se generan a partir de la confección del documento de embarque.

Estos puntos son relevantes ya que gracias a la experiencia adquirida en el transcurso de un año de trabajo, se pudo apreciar lo importante que es para el transporte marítimo el documento de embarque.

CAPITULO 2

Desarrollo del tema.

2.1 Objetivos Generales y específicos.

- Aportar con los conocimientos adquiridos en la práctica profesional.
- Explicar como se genera uno de los documentos más importantes del transporte marítimo.
- Dar a conocer qué es un conocimiento de embarque.
- Informar acerca de las convenciones internacionales que se aplican al conocimiento de embarque.
- Entregar el procedimiento para la confección del conocimiento de embarque.
- Definir los principales actores en los recuadros de un conocimiento de embarque.
- Informar y explicar las cláusulas que se utilizan para la confección del conocimiento de embarque.
- Dar a conocer el sistema y las herramientas que utiliza una de las principales agencias marítimas de Chile para la creación del B/L.

2.2 Marco Teórico.

2.2.1 Conocimiento de embarque¹¹

- Un conocimiento de embarque es un recibo de las mercaderías firmado por el Capitán u otra persona debidamente autorizada por el transportista.
- Un conocimiento de embarque es un título de dominio de las mercancías descritas en él.
- Un conocimiento de embarque sirve como evidencia del contrato de transporte y de los términos y condiciones acordados con el shipper (contratante, exportador o embarcador).

Según la ley chilena es artículo 977 del código de comercio¹²

-Es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte.

-Acredita que ha tomado a su cargo o se ha cargado las mercancías.

-Se ha obligado a entregarlas contra la presentación de este documento a una persona determinada a su orden o al portador.

Los conocimientos de embarque no son:

-Numerosos documentos que son catalogados como B/L aún cuando no poseen las características antes mencionadas.

¹¹ Carlos Parra, Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto, Módulo III, Convenciones Internacionales, Conocimiento de Embarque Universidad del Mar, Año 2007, Adobe Acrobat Professional, páginas 57,58,59,60,61,62,63,64.

¹² No especificado, Código de Comercio, De la Navegación y El Comercio Marítimos Libro III Art. 977

<http://www.directemar.cl/reglamar/publica-es/tm/TM-012.pdf>, 18.10.2009, 17.30 PM.

-Las guías de carga o los documentos usados en el transporte multimodal, sólo uno de ellos es un B/L, los otros son guías de carga.

-Los conocidos como de embarque directo, pues normalmente sólo cubren una parte del transporte por lo que no son parte de la venta internacional.

-Los recibidos para embarque.

El conocimiento de embarque como recibo

El B/L será emitido por el capitán, el transportista o un Agente, al momento del embarque.

Debe contener, el nombre del Barco, del Puerto de embarque, del puerto de descarga, del embarcador y del consignatario. Si el conocimiento va a ser negociado, no se identificará al consignatario, pero deberá tener la siguiente leyenda “A la Orden” o una variante de esta frase.

También describirá la carga, en cuanto a su naturaleza y cantidad. Deberá indicar si la carga fue embarcada en aparentes buenas condiciones. Y cuando no están en aparentes buenas condiciones se deberá estampar en la reserva.

Por lo tanto el B/L cumple su función como recibo de la mercancía entregada.

El conocimiento de embarque como prueba del contrato de transporte

El B/L se emite después del embarque, por lo que parte del contrato, ya se ha ejecutado el momento del embarque.

El contrato propiamente tal es acordado por fax, mail, y/o por teléfono, lo que se conoce como booking o reserva.

El conocimiento de embarque como título de la mercadería

El B/L es un título que acredita el dominio.

La carga se puede transferir por el mero endoso del B/L por parte del titular de este.

En esta venta, la mercancías se adquieren tal y como lo indica el B/L.

Tipos de conocimiento de embarque

Existen diferentes tipos de conocimientos de embarques según el tipo de transporte que cubre: El conocimiento de embarque Puerto a Puerto .El conocimiento de embarque combinado, (Multimodal Transport) o through Bill of Lading.

Cada transportista ha creado su propio documento para conciliar su responsabilidad con el transporte y la parte legal.

En el caso de CSAV ha reunido ambos transportes en un sólo documento

“Bill of Lading for Port to Port and intermodal shipment”.

2.2.2 Shipper (Embarcador)¹³

Es una persona natural o jurídica vinculado a la exportación.

Está obligado a entregar los datos técnicos de sus respectivos embarques y cumplir con los compromisos contraídos y estipulados en el B/L como pagar el flete.

Está en todo su derecho de solicitar información respecto del embarque y de solicitar las modificaciones que estime convenientes, siempre y cuando tenga en su poder los conocimientos de embarque respectivo.

2.2.3 Consignee (Consignatario)¹⁴

Es una persona natural o jurídica que debe asumir los términos establecidos en el conocimiento de embarque.

Es quien normalmente tiene el título de dominio de las cargas.

2.2.4 Notify (Notificante)¹⁵

Es una persona natural o jurídica que su inclusión no significa una obligación para las líneas (compañías navieras).

Pero es conveniente para la línea objeto tener un contacto válido en el puerto de destino a quien avisar la llegada de las mercancías.

¹³ Carlos Parra, Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto, Módulo III, Convenciones Internacionales, Conocimiento de Embarque Universidad del Mar, Año 2007, Adobe Acrobat Professional, páginas 93, 94, 95.

¹⁴ Carlos Parra, Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto, Módulo III, Convenciones Internacionales, Conocimiento de Embarque Universidad del Mar, Año 2007, Adobe Acrobat Professional, páginas 96, 97, 99.

¹⁵ Carlos Parra, Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto, Módulo III, Convenciones Internacionales, Conocimiento de Embarque Universidad del Mar, Año 2007, Adobe Acrobat Professional, página 100.

2.3 Desarrollo de la investigación.

2.3.1 UCP 600¹⁶

Las UCP (Uniform Customs Practices) son las reglas uniformes para créditos documentarios, las cuales fueron creadas por la Cámara de Comercio Internacional con el espíritu de mitigar la confusión creada por determinados países que promovían sus propias reglas nacionales sobre las prácticas con créditos documentarios.

El objetivo que se alcanzó fue la creación de un conjunto de reglas contractuales que introducían uniformidad en dichas prácticas, de forma que los usuarios no tuvieran que lidiar con un exceso de regulaciones nacionales, a menudo contradictorias. La aceptación universal de las UCP por usuarios de países con sistemas económicos y jurídicos sumamente divergentes constituye un testimonio del éxito de las reglas.

Las UCP representan el trabajo de una organización privada internacional y no de un organismo gubernamental. Desde su creación, la CCI ha insistido en la importancia de la autorregulación en la práctica comercial. Estas reglas, desarrolladas en su totalidad por expertos del sector privado, han confirmado lo dicho en un principio. Las UCP siguen siendo las reglas privadas para el comercio de mayor aceptación que se haya desarrollado jamás.

Los artículos utilizados para la regulación del documento de embarque son:

¹⁶Guy Sebban, Reglas y Usos Uniformes para Créditos Documentarios, Revisión 2007, Publicación 600 de la CCI,
<http://www.unizar.es/eueez/files/UCP600%20CREDITOS%20DOCUMENTARIOS.pdf>
22.09.2009, 14.25 PM.

Según **Art. 19** El documento de transporte cubre al menos dos medios de transporte diferente.

I. Debe indicar el nombre del transportista y debe ser firmado por:

El transportista o el agente nominado por o en representación del transportista, o el capitán o el agente en representación del capitán.

Cualquier firma debe indicar a quien corresponde. Y si la firma es del Agente debe indicar en representación de quien ha firmado.

II .Debe indicar que las mercancías han sido despachadas, tomadas a cargo o embarcadas a bordo en el lugar indicado en la carta de crédito, por una nota pre-impresa, un timbre o una anotación indicando la fecha en que la carga se despacho, tomó a cargo o se embarcó.

La fecha de emisión se considerará la misma que del despacho, al menos que sean diferentes para lo cual se considerara esta última como la válida.

III. Debe indicar el lugar de despacho, recibido a cargo o embarcada y el lugar de destino final establecido en la carta de crédito aún cuando:

El documento de transporte indique adicionalmente lugares diferentes o que se indique la condición de “Intención” o expresión similar, con respecto a la Nave, Puerto de Embarque o puerto de Descarga.

IV. Que se trate de un solo Original, pero si se emitieron más de un original, todos ellos sean como indicado en el documento de transporte.

V. Contenga los términos y condiciones o haga referencia a otras fuente de

información donde están contenidos los términos y condiciones (formulario abreviado o reverso en blanco del documento de transporte.

El contenido de los términos y condiciones no serán examinados

VI. No contenga indicación alguna que esta sujeto a Charter Party

Para el propósito de este Art. trasbordo significa descarga de un medio de transporte y re-embarque en otro medio de transporte (sin importar si el medio es el mismo o no) durante el transporte desde el lugar de origen hasta el destino final establecido en la Carta de Crédito.

El documento de transporte puede indicar que las mercancías serán o podrán ser trasbordadas, siempre que el transporte completo este cubierto por un solo documento de transporte.

Un documento de transporte que indique que un trasbordo será o podrá ser llevado a cabo es aceptable, aun cuando la carta de crédito lo prohíba.

Art. 20 Conocimiento de embarque

I. Debe indicar el nombre del transportista y debe ser firmado por:

El transportista o un agente en su representación.

Las firmas deben acreditar de quien son.

Las firmas del Agente deben especificar a quien representan.

II. Debe indicar que las mercancías han sido embarcadas a bordo de la nave nominada en el puerto de embarque establecido en la Carta de crédito. Ya sea por notas pre- impresas o por una anotación de embarque indicando la fecha en la cual fue efectivamente embarcada.

Se considerará la fecha de emisión como la de embarque, al menos que se indique otra diferente en el B/L.

Si el B/L contiene una anotación tal como “Intended Vessel” o una expresión similar, en relación con el nombre de la nave, se requerirá una anotación de embarcado con fecha y el nombre de la nave donde efectivamente se embarco la carga.

III. Debe indicar el embarque desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga indicado en la Carta de Crédito.

Si el B/L no indica el puerto de embarque que establecido en crédito como tal , o contiene una indicación “intended” o expresión similar, en relación al puerto de embarque, una anotación de embarcado será requerida , que especifique el embarque por el puerto especificado en la Carta de crédito. La fecha y el nombre de la nave son requeridos. Esta provisión aplica aun para un embarque en una nave nominada sea indicada por una nota pre - impresa en el B/L.

Los artículos IV, V y VI son iguales a los mencionados en Art. 19

Art .21 Non Negotiable Sea Waybill

I. Debe indicar el nombre del transportista y debe ser firmado por:

El transportista o un Agente en su representación.

El capitán o un agente en su representación.

Las firmas deben acreditar de quien son.

Las firmas del Agente deben especificar a quien representan.

II. Debe indicar que las mercancías han sido embarcadas a bordo de la nave nominada en el puerto de embarque establecido en la carta de crédito.

Ya sea por notas pre-impresas o por una anotación de embarque indicando la fecha en la cual fue efectivamente embarcada.

Se considerará la fecha de emisión como la de embarque, al menos que se indique otra diferente en el B/L.

Si el B/L contiene una anotación tal como “intended Vessel” o una expresión similar, en relación con el nombre de la nave, se requerirá una anotación de embarcado con fecha y el nombre de la nave donde efectivamente se embarco la carga.

III. Debe indicar el embarque desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga indicado en la Carta de crédito.

Si el B/L no indica el puerto de embarque establecido en el crédito como tal, o contiene una indicación “intended” o expresión similar, en relación al puerto de embarque, una anotación de embarcado será requerida, que especifique el embarque por el puerto especificado en la Carta de crédito. La fecha y el nombre de la nave son requeridos. Esta provisión aplica aun para un embarque en una nave nominada sea indicada por una nota pre-impresa en el B/L.

Los artículos IV, V y VI son iguales a los mencionados en Art. 19

Art. 22 Charter Party B/L

Debe ser firmado por:

El capitán o un Agente en su representación.

El armador o un agente en su representación.

El charterer o un Agente en su representación.

Las firmas deben acreditar de quien son.

Las firmas de Agente deben especificar a quien representan

El agente que firme en representación del Armador o el charteador debe indicar el nombre de estos.

II. Debe indicar que las mercancías han sido embarcadas a bordo de la nave nominada en el puerto de embarque establecido en la carta de crédito.

Ya sea por notas pre-impresas o por una anotación de embarque indicando la fecha en la cual fue efectivamente embarcada.

Se considerara la fecha de emisión como la de embarque, al menos que se indique otra diferente en el B/L.

III. Debe indicar el embarque desde el puerto de embarque hasta el puerto de descarga establecido en el crédito. El puerto de descarga puede ser descrito como un rango de puertos o una zona geográfica, como lo establezca el crédito.

Los artículos IV, V y VI son iguales a los mencionados en Art. 19.

Art. 26 On deck, shipper's load and count, said by shipper to contain

El documento de transporte no debe indicar que las mercaderías son o serán embarcadas en cubierta, pero una cláusula que diga que podrían ser embarcadas en cubierta será aceptada.

Anotaciones como, shipper's load and count y said by shipper son aceptadas

El B/L puede hacer referencia por medio de un timbre u otro medio, a cargos adicionales al flete.

Art. 27 Clean transport document

El banco sólo aceptara documentos en limpio y se refiere a limpio a aquel que no contiene ninguna cláusula o anotación que expresamente declare una condición defectiva de la carga o su embalaje.

La palabra “clean” no necesita aparecer en el documento, aun cuando la carta de crédito lo requiera.

Créditos documentarios y conocimientos de embarque fraudulentos:

Los bancos están facultados para rechazar documentos fraudulentos y los más usuales son: pre/ post date, no ensuciar un B/L cuando la carga está dañada, cartas de Indemnización,

Cuando un B/L no está disponible, el transportista deberá estar preparado para permitir la entrega contra una carta de indemnización “LOI”. El destinatario se obliga a devolver el B/L tan pronto lo reciba y comprometiéndose a indemnizarlo por las consecuencias que significa entregar la carga a quien no tiene título de dominio de las mismas.

Las consecuencias son graves para el transportista. Este tiene poca o ninguna defensa contra el tenedor legítimo del B/L.

Pierde la cobertura otorgada por el P and I la única protección es la carta LOI, que en el fondo es solo la manifestación de la buena intención de responder por la carga.

Al menos que la misma sea refrendada por un banco.

Al menos que el transportista solicite una Garantía Bancaria por el valor de la carga más un porcentaje adicional.

2.3.2 Convenciones internacionales.¹⁷

Las convenciones Internacionales establecen términos y condiciones mínimas para el transporte internacional de bienes, según los cuales el transportista no puede contratar el transporte en detrimento del comerciante.

El transportista, por supuesto, puede ofrecer condiciones más favorables a los comerciantes.

En general, las convenciones Internacionales pretenden ayudar a regularizar el transporte internacional, y también en el transporte a nivel nacional (cabotaje) éste puede usar estos conceptos sin contratos previos.

En la mayoría de los países, existen condiciones comerciales regulares que se aplican normalmente.

2.3.2.1 Las normas de La Haya

Estas normas se acordaron en una convención internacional de Bruselas en 1927 y rigen la responsabilidad por pérdida o daño a los bienes transportados por mar bajo un Conocimiento de embarque. Se conoce oficialmente como “La convención Internacional para la unificación de algunas Normas relacionadas con conocimientos de Embarque”.

¹⁷ Carlos Parra, Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto, Módulo III, Convenciones Internacionales, Universidad del Mar, Año 2007, Adobe Acrobat Professional, páginas 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26.

Aquellas normas se firmaron en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y entraron en vigencia en el Reino Unido mediante la Ley de transporte de Bienes por mar (COGSA) de 1924.

Estas normas proporcionan los términos mínimos en que el transportista puede ofrecer al contrato de transporte.

- El transportista deberá actuar diligentemente para proporcionar una Nave en condiciones de navegabilidad para el transporte marítimo al inicio de la aventura
- Esta obligación no podrá delegarse
- También deberá cuidar diligentemente los bienes bajo custodia durante el viaje

Habiendo cumplido con estos requisitos y si a pesar de ello ocurre una pérdida o daño. El transportista puede hacer uso de las excepciones que la misma norma establece para liberar al armador de su responsabilidad.

La mayoría de estas normas elaboradas bajo el principio general que indica que; el transportista solamente es responsable de la pérdida o daño causado por su propia negligencia o la de sus empleados, agentes o subcontratistas.

Sin embargo, el transportista está protegido incluso en tres casos en donde de la pérdida o el daño se haya producido por su negligencia:

-Negligencia en la navegación

-Negligencia en el manejo de la embarcación (en oposición a cuidado de la carga)

-Incendio, salvo por falta de conocimiento real del transportista

La responsabilidad se limita a L100 por bulto en los B/L que incorporan a las reglas de la Haya, pero sólo hasta el Art. 8 de las mismas.

Otros países al aprobar las Normas de La Haya han establecido límites alternos expresados en su moneda local.

Mientras que los transportistas incorporan en forma contractual las Normas de la Haya.

Generalmente estipulan una disposición separada para el límite, que por lo general asciende a L100 o US \$ 500 por paquete.

2.3.2.2 Las normas de la Haya – Visby

En 1968, en otra conferencia internacional se realizó una revisión a las Normas de la Haya, que afectó principalmente a los límites de responsabilidad.

Las normas modificadas se conocen oficialmente como el “Protocolo de Bruselas” que se firmó el 23 de febrero de 1968, pero que se conocen en forma más popular como las normas de la Haya Visby y que entraron en vigencia en el Reino Unido mediante la ley de transporte de bienes por mar (COGSA) de 1971.

El límite se modificó para proporcionar una alternativa peso/bulto estableciéndose originalmente los límites en Francos Poincare. Sin embargo, ello resultó ser inconveniente, pues el Franco Poincare es una moneda ficticia que necesita constantemente una redefinición en relación con las monedas del mundo.

Al no contar con ninguna fuente disponible de aquella información, se hizo necesario revalorizar frecuentemente el cambio del Franco Poincare en moneda nacional.

Por consiguiente, en 1979, se redactó el protocolo sobre derechos especiales de giro (SDR) que estipulaba los límites de los SDR, cuyo valor en relación con las monedas del mundo está fácilmente disponible en las fuentes habituales de información financiera.

Este protocolo entró en vigencia en febrero de 1984 en aquellos países que lo habían suscrito.

Los países que regían los límites de los SDR en septiembre de 1997 eran:

Figura N° 4

Australia	Islandia	Francia
Canadá	Italia	Países bajos
Dinamarca	Liberia	Suecia
Finlandia	México	Polonia
Alemania	Nueva Zelanda	Sudáfrica
España	Suiza	Hong Kong
Noruega	Bélgica	Israel

Reino unido	China	Japón
Grecia	Egipto	Luxemburgo

Fuente: Carlos Parra, Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto, Módulo III Convenciones Internacionales, Universidad del Mar, Adobe Acrobat Professional página 15.

La limitación en términos de SDR, era el mayores de, SDR 666,67 por bulto o unidad 2 SDR por kilo.

La modificación de Visby está diseñada para aplicarse a todo Conocimiento de embarque en que:

- a) El puerto esté en un país signatario.
- b) El puerto de descarga esté en un país signatario.
- c) El conocimiento de embarque aplique las Normas de la Haya – Visby en forma contractual.

2.3.2.3 Las Normas de Hamburgo

En marzo de 1978, una conferencia Internacional en Hamburgo adoptó un nuevo conjunto de normas (Las normas de Hamburgo), que cambian en forma radical la

responsabilidad que los armadores tienen que afrontar por pérdida o daño a los bienes, en aquellos países donde se aplican estas normas.

Las principales diferencias entre las nuevas normas y las antiguas normas de la Haya - Visby son:

a) El transportista será responsable por la pérdida, daño o retraso de los bienes que ocurra mientras los bienes estén a su cargo, a menos que el transportista pruebe que, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas que pudieran ser razonablemente necesarias para evitar el incidente y sus consecuencias.

La lista detallada de las excepciones indicadas en las normas de la Haya y en las normas de la Haya- Visby ya no están a disposición del transportista .En el fondo el transportista ya no está eximido de la responsabilidad que surge de errores en la navegación, manejo de la nave o incendio.

Toda la jurisprudencia que se estableció por más de setenta años desde que se introdujeron las Normas de la Haya y que ha aclarado en gran medida las disputas y ha hecho real el efecto de aquellas normas para mayor beneficio del comerciante y del transportista será inaplicable cuando se use esta nueva norma. Por lo tanto, ellas están destinadas a causar más conflictos.

b) El transportista es responsable por el retraso en la entrega si “los bienes no han sido entregados en el puerto de descarga indicado según el contrato de transporte dentro del tiempo expresamente acordado o en ausencia de aquel acuerdo, dentro del tiempo que un

transportista diligente pudiera necesitar en forma razonable teniendo en cuenta la circunstancias del caso.

c) Se ha vuelto a adoptar el sistema doble para calcular el límite de responsabilidad, ya sea por la referencia al bulto o al peso según se indica en las normas de la Haya-Visby.

Pero los montos se han incrementado en un 25% aproximadamente, llegando a 835 SDR por bulto y 2,5 SDR por kilo.

La responsabilidad por retraso se limita al equivalente a dos y media veces el flete que se paga por los bienes atrasados, pero sin exceder del flete total que se paga por el contrato integro según el cual se embarcaron los bienes.

En ningún caso, la responsabilidad total tanto por pérdida/ daño como por retraso excederá del límite por pérdida/daño.

d) Las Normas de Hamburgo cubren todos los contratos de transporte por distintos de los contratos de fletamento mientras las normas de La Haya / de la Haya Visby solamente se aplican en forma obligatoria cuando se emite un conocimiento de embarque. Por lo tanto, las Normas de Hamburgo se aplican a guías de carga, hojas de ruta, etc. (una de las pocas disposiciones ventajosas de las Normas de Hamburgo).

e) Estas Normas cubren el embarque de animales vivos y carga en cubierta, mientras que las Normas de la Haya/ de la Haya Visby no lo cubren.

Países bajo las normas de Hamburgo:

Figura N° 5

Austria	Georgia	Rumania
Barbados	Guinea	Senegal
Botswana	Hungría	Sierra Leona
Burkina Faso	Jordania	Eslovaquia
Burundi	Kenia	St. Vicent & Grenadines
Camerún	Líbano	Grenadines
Chile	Lesotho	Siria

Republica Checa	Malawi	Tanzania
Egipto	Marruecos	Túnez
Gambia	Nigeria	Uganda
Zambia		

Fuente: Carlos Parra, Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto, Módulo III Convenciones Internacionales, Universidad del Mar, Año 2007, Adobe Acrobat Professional, páginas 25, 26.

De 149 estados que ratificaron alguna convención: 61 estados pertenecen a la Haya y solo 1 es Landlocked, 30 estados pertenecen a Hamburgo y 111 son Landlocked.

CAPITULO 3

Procedimientos del sistema e-commerce y BDS.

3.1 Aporte del informe de práctica

Los procedimientos que se presentan a continuación fueron desarrollados con el fin de demostrar como se genera la confección del documento de embarque, para lo cual se utilizaron dos sistemas e-commerce y BDS (Booking and documentation system). El primero se usa para la confección del shipping instruction o matriz del documento de embarque y es generado por los agentes de aduana, clientes, forwarders, exportadoras.

Los encargados de capacitar a los agentes de aduana son los administrativos de agenciamiento, del departamento UCS, el aporte que pretendemos entregar es, señalar en forma enumerada los recuadros de ese sistema y explicar detalladamente los pasos a seguir para una capacitación con información clara y fidedigna. Ya que a partir de este documento se generará la confección del conocimiento de embarque.

En segundo lugar se utiliza, el sistema BDS en el cual destacamos el principal objetivo del informe, la generación de un manual que explica cada recuadro del conocimiento de embarque en forma enumerada. Se divide en tres partes encabezado, Particulars Furnished by shippers, espacio para fletes y recargos, los cuales detallan los requisitos en forma ejemplificada para la confección del B/L.

Otro de los aportes que se generan en este informe son las cláusulas y otros procedimientos que se aplican en los casos que sean requeridos y fueron creados en grupos para el mayor entendimiento de quien los utilice.

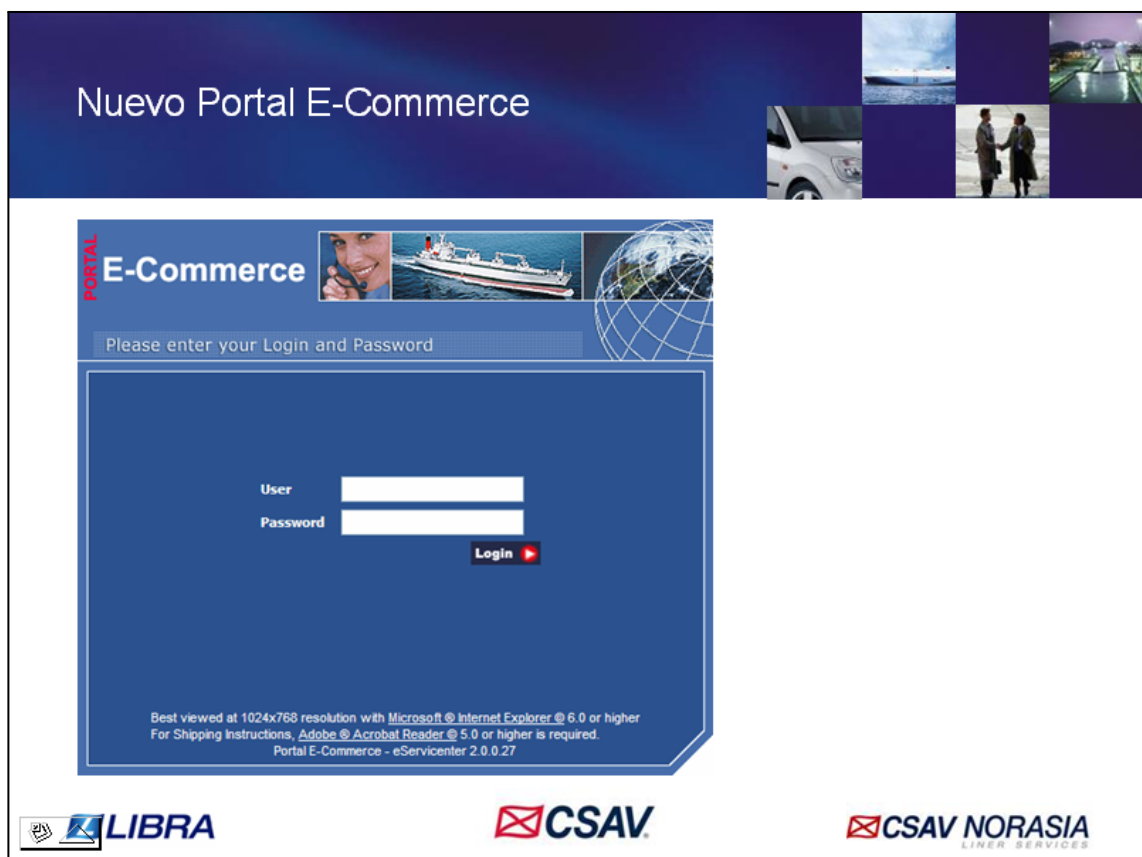
3.2 Procedimiento sistema E-commerce para la confección de shipping instruction.

3.2.1 Reseña Sistema E-commerce

El Portal E-commerce es una herramienta principalmente orientada a los clientes de CSAV y sus agentes de aduana.

A través del Portal E-commerce los usuarios pueden automatizar algunas actividades de las cuales antes realizaban por teléfono, fax y/o correo electrónico.

Además pueden obtener información en línea relativa a sus embarques o necesidades de transporte.

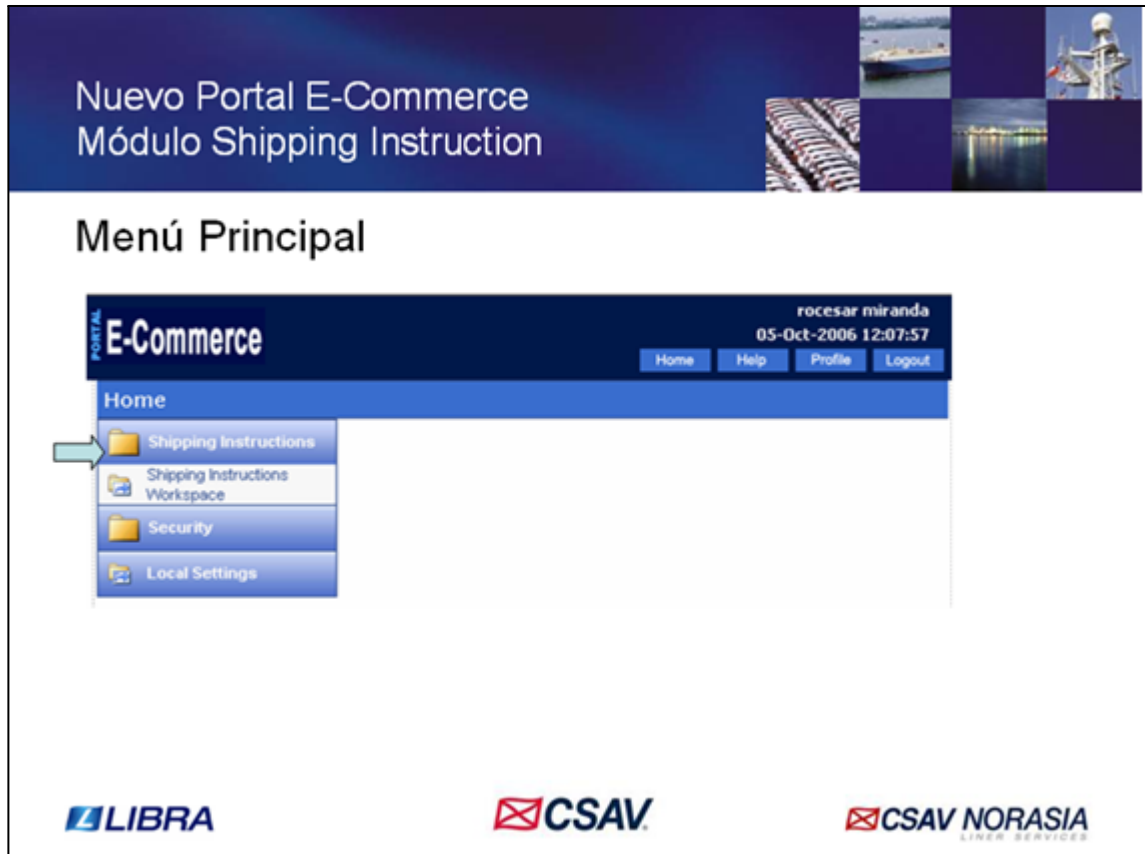


La password del sistema e-commerce para los clientes directos las entrega el ejecutivo comercial de Sudamericana y para las agencias de Aduanas directamente los Administrativos de Agenciamiento del departamento UCS exportaciones.

3.2.2 Aporte del sistema a la empresa

- El Módulo de Shipping Instruction permite al cliente o a los agentes de aduana:
- Visualizar todos los Booking del cliente.
- Enviar las Shipping Instructions al agente Back Office correspondiente.
- Verificar el estado de cada Shipping Instruction.
- Generar una copia Draft de cada B/L generado a partir de las Shipping Instruction enviadas.

1. Shipping instruction



El cliente o agente de aduana debe ingresar mediante la página www.csav.cl

Dirigirse al portal e-commerce, luego ingresar la password respectiva y entrar al link shipping instruction.

2. Shipping instruction workspace

The screenshot shows the 'Shipping Instructions WorkSpace' interface. At the top, there's a navigation bar with 'Home', 'Help', 'Profile', and 'Logout' buttons. The user is identified as 'test admuser' on '15-Nov-2006 05:09:53'. The main area contains search filters: Carrier (dropdown), Booking No (text), Vessel (text), Customer (text), Load Port (text), and Delivery (text). There are also date filters for 'Initial Date' (20/08/2006) and 'Final Date' (11/07/2006). Below the filters, there are buttons for 'New SI', 'Edit SI', 'Void SI', 'Submit SI', and 'Templates'. A message states 'Results - "38" records were found.' and a 'Rows Per Page' dropdown is set to 20. The main table lists shipping instructions with columns: Booking No, Shipper Code, Shipper, Receipt, Port, Loading, Departure Date, Vessel/Voyage/Lea, Delivery, and # SI. Below the table, a detailed view of a shipping instruction is shown with columns: SI Number, SI Type, SI Status, BL No, and BL Status. The detailed view shows three rows: SI-1.0 (Master, Assigned, BL No: Q20018078684, BL Status: Issued), SI-2.0 (Normal, Void, BL No: Q20018078683, BL Status: Issued), and SI-2.1 (Master, Assigned). A bracket groups the last two rows.

Booking No	Shipper Code	Shipper	Receipt	Port Loading	Departure Date	Vessel/Voyage/Lea	Delivery	# SI
Q20018078684	CL28801	PESCA OGLE S.A.	Valparaiso, Chile	Valparaiso, Chile	11/06/2006 12:43	CAP ORTEGAL/00051/N	Hamburg, Germany	5
Q20018078684	CL28801	PESCA OGLE S.A.	Valparaiso, Chile	Valparaiso, Chile	11/06/2006 12:43	CAP ORTEGAL/00051/N	Hamburg, Germany	5
Q20018078682	CL28801	PESCA OGLE S.A.	Valparaiso, Chile	Valparaiso, Chile	11/06/2006 12:43	CAP ORTEGAL/00051/N	Hamburg, Germany	2
Q20018078680	CL28801	PESCA OGLE S.A.	Valparaiso, Chile	Valparaiso, Chile	11/06/2006 12:43	CAP ORTEGAL/00051/N	Hamburg, Germany	3
Q20018078680	CL28801	PESCA OGLE S.A.	Valparaiso, Chile	Valparaiso, Chile	11/06/2006 12:43	CAP ORTEGAL/00051/N	Hamburg, Germany	1
Q20018078681	CL28801	PESCA OGLE S.A.	Valparaiso, Chile	Valparaiso, Chile	11/06/2006 12:43	CAP ORTEGAL/00051/N	Hamburg, Germany	3
SI-1.0	Master	Assigned	Q20018078684	Issued				
SI-2.0	Normal	Void	Q20018078683	Issued				
SI-2.1	Master	Assigned						
Q20018078682	CL28801	PESCA OGLE S.A.	Valparaiso, Chile	Valparaiso, Chile	11/06/2006 12:43	CAP ORTEGAL/00051/N	Hamburg, Germany	2
Q20018078683	CL28801	PESCA OGLE S.A.	Valparaiso, Chile	Valparaiso, Chile	11/06/2006 12:43	CAP ORTEGAL/00051/N	Hamburg, Germany	2

El cliente o agente de aduana encontrará el listado de booking asociados al cliente que realizó la reserva y la nave del respectivo embarque. Más abajo podrá visualizar las shipping instrucción hechas por ellos, verificando si se encuentra con un número de B/L asignado y verificando los estados de esta:

Assigned = Shipping instruction con número de B/L

Unsigned = Shipping instruction sin número de B/L

3. Cabecera

Instrucción de Embarque			
Número de SI SI-1.0		Num. Reserva	EL No.
		CHEWAAA0163378	CHEW01G124009
			Tipo de EL
			Normal
			AMS
Cabecera		Contenedores	Observaciones
Auditoria			
REFERENCIAS DE USUARIO		REFERENCIAS DE EXPORTACION	
EMBARCADOR (NOMBRE Y DIRECCION COMPLETA)		AGENTE FORWARDER - REFERENCIAS(NOMBRE Y DIRECCION COMPLETA)	
AGRICOLA LA CANTERA		OTHER	
AGRICOLA LA CANTERA			
FUNDO JUAN SOLDADO S/N La Serena, Chile LA SERENA CHILE Phone 051- 226161 Fax 051- 222259			
CONSIGNATARIO (NOMBRE Y DIRECCION COMPLETA)		PUNTO Y PAIS DE ORIGEN DE LA MERCADERIA	
OTHER			
NEKIDUR S.A. DE C.V.			

El cliente o agente de Aduana debe ingresar la cabecera de shipping instruction la cual debe indicar el embarcador, consignatario, y notificante con sus respectivas direcciones.

4. Contenedores

E-Commerce Home Help Profile

Instrucción de Embarque

Imprimir SI Vista Previa Close

Número de SI SI-1.0 Num. Reserva BL No. Tipo de BL
 CHWAAA0163378 CHW01G124009 Normal AMS

Cabecera **Contenedores** Observaciones Auditoria

Cargar Archivo Agregar Fila Borrar Fila Guardar Fila

Marcas y Descripciones Formato de BL Summary Unidad de Peso Unidad de Volumen H Actual

Line	Shipment Cond	Esp Id	Esp Type	Seal 1	Seal 2	Tare	Qty. Pack	Shipper Owner?	Commodity Gross Weight	Commodity Net Weight	Unit Volume	Unit Vol	T. Mn	T. Ma
1	FF	TRU8241100	RH40	TA285527		4,800.000	2280	N	20,976.000		K 34.000		0	0

Hide Vertical Line

Marcas y Numeros	CONTENED.	DESCRIPCION DE PAQUETES Y MERCADERIA	PESO BRUTO	DIMENSIONES
SICOR	1 X 40	SAID TO CONTAIN 2280 CASES FRESH GRAPES VARIETY: PERLETTE SUGRAONE RED GLOBE ON 20 PALLET REFRIGERATED CARGO CLEAN ON BOARD PUNIGATED	GW 20,976.000K	34.000

En este recuadro se debe ingresar el número, tipo, sello del contenedor, peso y volumen de la mercancía.

5. Observaciones

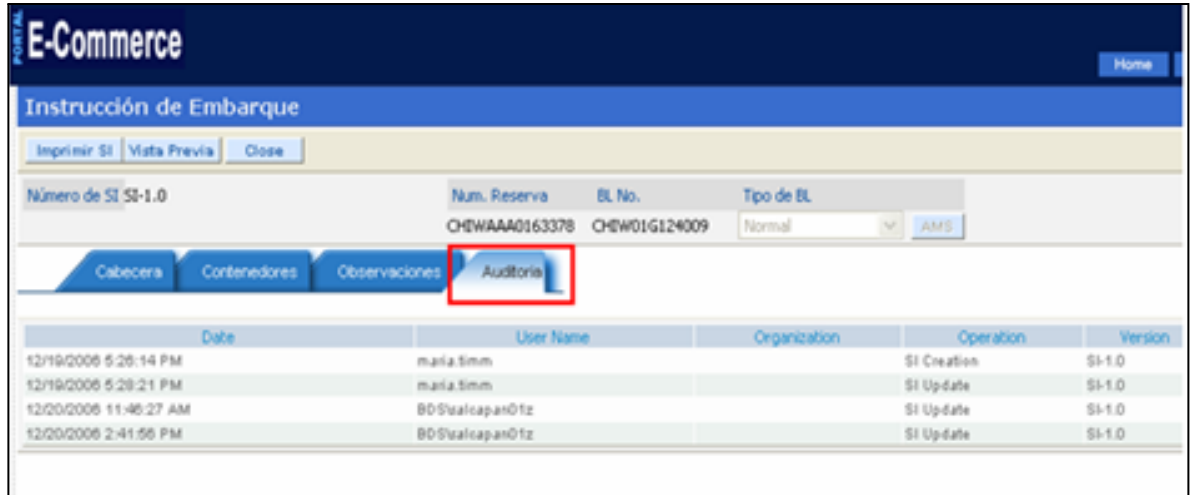
The screenshot shows the 'Instrucción de Embarque' (Shipping Instruction) interface in the E-Commerce system. The page title is 'E-Commerce' and the date is '25-Jan'. The interface includes a header with 'Home' and 'Help' buttons. Below the header, there are buttons for 'Imprimir SI', 'Vista Previa', and 'Close'. The main content area has a table with the following data:

Número de SI SI-1.0	Num. Reserva	BL No.	Tipo de BL
	OEWAAA0163378	OEW00G124009	Normal

Below the table, there are four tabs: 'Cabecera', 'Contenedores', 'Observaciones', and 'Auditoria'. The 'Observaciones' tab is highlighted with a red box. Below the tabs, there are two sections: 'COMENTARIOS DE SHIPPING INSTRUCTION' and 'MOTIVOS DE RECHAZO'.

En el recuadro observaciones puede indicar alguna anotación importante o agregar direcciones muy extensas que no se agregaron en la parte de cabecera.

6. Auditoria



PORTAL E-Commerce Home

Instrucción de Embarque

Imprimir SI Vista Previa Close

Número de SI SI-1.0 Num. Reserva EL No. Tipo de EL

CHWAAA0163378 CHW01G124009 Normal AMS

Cabecera Contenedores Observaciones **Auditoria**

Date	User Name	Organization	Operation	Version
12/19/2006 5:26:14 PM	maria.simm		SI Creation	SI-1.0
12/19/2006 5:28:21 PM	maria.simm		SI Update	SI-1.0
12/20/2006 11:46:27 AM	BD'Sualcapan0tz		SI Update	SI-1.0
12/20/2006 2:41:56 PM	BD'Sualcapan0tz		SI Update	SI-1.0

Este recuadro se utiliza para llevar un control de quien ingresa al booking y quien modifica las shipping instruction.

3.3 Procedimiento de confección del conocimiento de embarque en sistema BDS

Recuadro equipment assignment

User: Susana Garrido Bustamante
Agency: SAAM Back (Valparaiso) Date: 10/18/2007 Home | Help

BDS
Booking and Documentation System

You are here: Equipment > Equipment Assignment

Carrier * CHM - COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.
Booking number * AAB0118068
Place of Receipt CLANF ANTOFAGASTA, CHILE Base Activity Date
Place of Delivery ITLIV LIVORNO (LEGHORN), ITALY 10/18/2007 10:45:3 AM
Items By Page 200 items by page

Link	Transport Service	Depot	Eqp Type	Shipper Own	Equipment Id	Tare	Seal 1	Seal 2	Activity Date
	MD	CLANF001	DV20	N	IPXU3138014	2300.00			AM

1. – Se asigna el número del contenedor.

Recuadro search booking

User: Susana Garrido Bustamante

Agency: SAAM Back (Valparaiso) Date: 10/18/2007 Home | Help

BDS
Booking and Documentation System

You are here: Documentation > Bill of Lading > New

Agency:

Booking:

Date From: To:

Cust. Type:

From:

Voyage:

Created By:

Carrier:

Reference:

Service:

Only with S.I.

Customer:

To:

Voyage Leg:

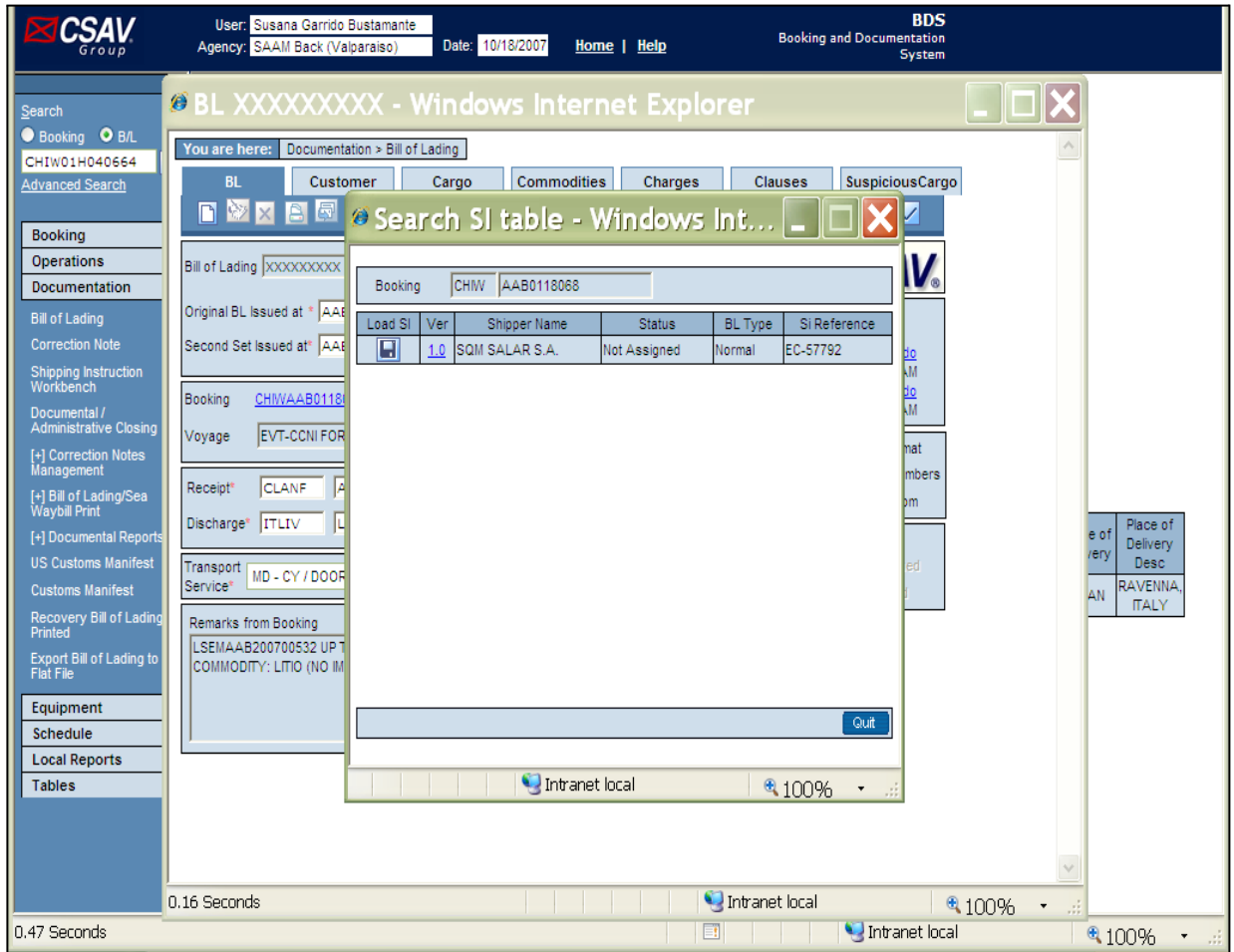
Equipment Id.:

S.I.	Booking	BL	Waybill	Master House	Master Waybill	Date	Original Issued At	Location for Original	Agency of Issue	Transport Service	Service	Place of Receipt	Place of Receipt Desc.	Place of Delivery	Place of Delivery Desc.
*	CHWVAAB0118068					10/12/2007	CLSC		AAB	MD	LSEM	CLANF	ANTOFAGASTA, CHILE	ITRAN	RAVENNA, ITALY

0.47 Seconds Intranet local 100%

2.- Se busca la reserva o booking.

Recuadro search shipping instruction



3.- Se carga la shipping instruction recibida mediante portal e-commerce a sistema BDS.

Recuadro Shipper



You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address)		Booking Nbr.	Service	BL Number
CL27814 SQM SALAR S.A.		CHIWAAB0118068	LSEM	XXXXXXXXXX
SQM SALAR S.A.		Export References		
SQM SALAR S.A.				
Consignee (Name and Full Address)		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC		
IT18057 SQM EUROPE NV				
SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH		Point and Country of origins of goods		
SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH				
Notify (Name and Full Address)		Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing		
01Z18721 C.D.C. SPA		CLANF-ITLIV EVT-CCNI FORTUNA/00728/N		
C.D.C. SPA		ITLIV-ITRAM Truck		
C.D.C. SPA				
Via PALEOCAPA 1/5, 57128 LIVORNO ITALY TEL:390586241111 FAX:390586616291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ				
Pre-carriage by (Node) (*)	Place of Receipt by Pre-Carrier			
Port of Loading	Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Leg)			
Antofagasta, Chile	CCNI FORTUNA/00728/N			
Port of Discharge	Place of Delivery by DMCARRIER (*)			
Livorno (Laghorn)	RAVENNA, ITALY			

Hide Vertical Line

MARKS AND NUMBERS	CNTRS	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU3138014 SN:TB169210 31958 QTY:800 CY / DOOR FCL/FCL TW:2,200.000KGS GW:20,584.000KGS	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL 800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO 26.000,00 KM	20,584.000KGS	
		FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD 20.10.2007		

4.- Se carga el verifica y coloca el código del shipper (embarcador).

3.3.1 Encabezado del formato Conocimiento de Embarque.

Shipper

Debe mostrar el nombre y la dirección completa del shipper.

Shipper es la parte con quien se celebró el contrato de transporte, ya sea Exportador, forwarder, agencia, trader.

Puede aparecer un tercero embarcando por cuenta del shipper.

Ejemplo: “Agente de Aduana Juan Lizana por cuenta de Rodríguez Hermanos”.

Excepcionalmente puede aparecer un embarcador embarcando por cuenta de un mandante extranjero. En este caso se debe establecer esa condición.

Ejemplo: Danzas Chile por cuenta de Taylor Textil Corp. ó Textil Miranda por cuenta de Taylor Textil Corp.

Una vez emitido el B/L no se debe aceptar cambio de shipper a no ser que el departamento Legal o el departamento de Documentación de CSAV o una autoridad responsable del transportista lo instruya por escrito.

CSAV autorizará este cambio sólo contra la presentación de una carta de indemnización por parte del shipper.

El shipper usa las siguientes copias:

- La copia primitiva del B/L se usa para recuperar el IVA
- La copia se usa para anticipar negociaciones
- La copia se usa para el aviso de embarque con información errónea.

Recuadro Consignee

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address)

CL27814 SQM SALAR S.A.

SQM SALAR S.A.

LOS MILITARES 4290 LAS CONDES
Santiago, Chile CHILE
ATT: FABIOLA FREZ
Phone 4252015 Fax 4252416

Booking Nbr. Service BL Number

CHIWAAB0118068 LSEM 00000000X

Export References

Consignee (Name and Full Address)

IT18057 SQM EUROPE NV

SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH

VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. &
C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY

Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC

Notify (Name and Full Address)

01Z18721 C.D.C. SPA

C.D.C. SPA

VIA PALEOCAPA 1/5, 57128 LIVORNO ITALY
TEL:390586241111 FAX:390586816291
MR.CLAUDIO BOLLANAZ

Point and Country of origins of goods

Port of Loading Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Log)

Antofagasta, Chile CCNI FORTUNA/00728/N

Port of Discharge Place of Delivery by DMCARRIER (*)

Livorno (Laghorn), RAVENNA, ITALY

Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing

CLANF-ITLIV EV7-CCNI FORTUNA/00728/N
ITLIV-ITRAM Truck

Hide Vertical Line

MARKS AND NUMBERS	CNTRS	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU3138014 SN:TB169210 31958 QTY:800 CY / DOOR FCL/FCL TW:2,200.000KGS GW:20,584.000KGS	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL 800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO 26.000,00 KM	20,584.000KGS	
FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD 20.10.2007				

5. Se verifica y carga el código del consignee (consignatario).

Consignee

Debe mostrar el nombre y la dirección completa del consignatario.

Hay que distinguir dos tipos de consignación del B/L:

a) Order Bill of Lading Negotiable

-To the order of shipper

- To the order of consignee

b) Straight Bill of Lading No Negotiable

-B/L directo a nombre de la empresa o persona

Si un conocimiento de embarque es emitido a la orden del shipper. Éste debe ser endosado, ya sea en blanco o a nombre del consignatario o a su orden. Sin endoso. Sólo el shipper puede disponer o retirar la carga.

Ejemplo:

Consignee: To order

To order of shipper

El conocimiento de embarque a la orden es un documento negociable.

Un original del conocimiento de embarque debe ser entregado debidamente endosado, contra la entrega de la carga o contra la entrega de un Deliver Order.

El conocimiento de embarque establece:

“En fe de lo cual tres (3) conocimientos de embarque (a menos que otra cosa se haya establecido) hayan sido firmados, todos del mismo tenor y fecha, uno de los cuales sea cumplido, los otros quedarán nulos.”

Al final del B/L, antes de la firma encontrarán dicha cláusula como sigue:

“In witness where of three (3) origin Bill of Lading (unless otherwise stated above) have been signed all of the same tenor and date, one of which being accomplished the others to stand void ”.

Si un conocimiento de embarque es emitido a la orden del consignatario o a su nombre o a su orden este puede ser transferido por endoso del consignatario:

Ejemplo:

Consignee:

-To order of Daewoo Electronic Ltd.

-To order of Bank of America of New York

-Daewoo Electronic Ltd or Order

En ninguno de estos casos es necesario el endoso del shipper

Si un conocimiento de embarque directo “Straight Bill of Lading” es emitido a nombre de un consignatario sin agregar la frase “to order of” u “or order”, ese documento no es negociable y no puede ser endosado por el consignatario o terceras partes.

Ejemplos:

Consignee: Laboratorio Ballerina SA.

Consignee: Juan Álvarez Llano (ejemplo de efectos personales)

Consignee: Banco de Chile. (Material para el banco)

Cuando, está emitido “A la orden del Banco” significa que la carga no ha sido pagada, y el único que puede solicitar cambios al manifiesto es quien este autorizado por el banco.

Al momento del retiro se debe tener claro que el único autorizado para ello es quien tenga el endoso respectivo del Banco en el B/L original.

Endoso

El endoso solo se hace poniendo en la parte de atrás del B/L la nota del endoso y la firma del consignatario o del shipper según haya sido emitido el B/L.

El B/L puede tener un endoso específico o un endoso en blanco:

- El endoso específico se hace especificando una persona o empresa :

Ejemplo: Endosado a A.J. Smith y CIA. (Firma y timbre del embarcador).

- El endoso en blanco se hace solo poniendo la firma y timbre del embarcador o consignatario en la parte de atrás del B/L.

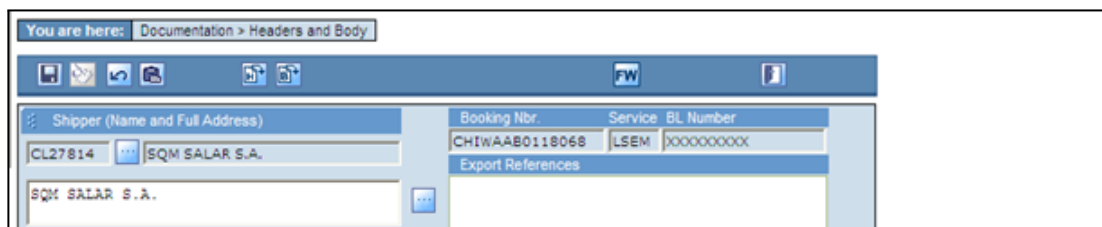
En consecuencia al consignar un B/L “To order and blank endorsed” es incorrecto, porque el endoso en blanco se hace firmando el B/l al dorso del original del documento.

En el caso de CSAV hay una circular prohibiendo esta clase de consignación.

En el caso de que el cliente haya olvidado endosar el documento existe un procedimiento, pero hay que solicitar al transportista que tome resguardo del caso e instruya a la agencia de destino por escrito.

Autoriza Departamento de Documentación Valparaíso.

Recuadro Notify



The screenshot shows a software interface with a breadcrumb trail "You are here: Documentation > Headers and Body". Below this is a table with shipping information:

Shipper (Name and Full Address)	Booking Nbr.	Service	BL Number
CL27814 SQM SALAR S.A.	CHIWAAB0118068	LSEM	XXXXXXXXXX

Below the table, there is a section for "Export References" with a dropdown menu showing "SQM SALAR S.A." and a search icon.

6. Se verifica y carga el código del notify (notificante)

Notify

Debe mostrar el nombre y la dirección completa de la persona o empresa designada para ser notificada del arribo de la carga. Esta persona debe tener domicilio en el país de destino.

Hay excepciones donde el consignatario solicita la notificación a una persona en otro lugar. Ese caso debe ser autorizado por el transportista y generalmente se soluciona poniendo dos notificantes en el B/L y avisando a destino de esta excepción.

Aunque no es una obligación que el transportista avise, se ha constituido en una práctica común, pero la responsabilidad de presentarse oportunamente al puerto de descarga para recibir la carga es del consignatario.

Todo B/L debe llevar obligadamente un Notify.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address)		Booking Nbr.	Service	BL Number
CL27814	SQM SALAR S.A.	CHIWAAB0118068	LSEM	XXXXXXXXXX
SQM SALAR S.A.		Export References		
LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4252015 Fax 4252416				
Consignee (Name and Full Address)		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC		
IT18057	SQM EUROPE NV			
SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH				
VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. & C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY				
Notify (Name and Full Address)		Point and Country of origins of goods		
01218721	C.D.C. SPA			
C.D.C. SPA				
VIA PALEOCAPA 1/5, 57123 LIVORNO ITALY TEL:390586241111 FAX:390586616291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ				
Pre-carriage by (Node) (*)	Place of Receipt by Pre-Carrier	Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing		
Port of Loading	Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Leg)	CLANF-ITLIV EVI-CCNI FORTUNA/00728/N ITLIV-ITRAM Truck		
Antofagasta, Chile	CCNI FORTUNA/00728/N			
Port of Discharge	Place of Delivery by ONCARRIER (*)			

Recuadro Pre carrier by Mode (*)

7. Se revisa y agrega según routing del booking. Pre carrier by (Mode) (*).

Pre carrier by Mode (*) (Transporte anterior)

Este recuadro es utilizado solo para el transporte intermodal y se debe registrar el tipo o modo de transporte previo al transporte marítimo principal y puede ser:

Terrestre (by truck, by railway)

Fluvial Barcaza (by barge)

Aéreo

Marítimo (en este caso se debe agregar el nombre de la nave)

Ejemplo: En el transporte terrestre de una exportación desde Puerto Montt a San Antonio por camión, se pone la palabra camión (by truck) o transporte terrestre nacional (inland).

Cuando aparece la nota (*) en el B/L es cuando se debe aplicar (solo cuando es usado como conocimiento de embarque intermodal).

Como regla general no se debería poner el nombre de la primera nave en este recuadro, pero si el cliente insiste, por obligación de la carta de crédito, poner el nombre de la nave principal en el Recuadro de Ocean Vessel, entonces la compañía está dispuesta a aceptar el uso de este recuadro y actuar como se indica más adelante.

The screenshot shows a software interface with a breadcrumb trail: "You are here: Documentation > Headers and Body". Below this is a toolbar with several icons. The main form area is divided into sections:

- Shipper (Name and Full Address):** Contains the text "CL27814" and "SQM SALAR S.A.". Below this is a larger text area with "SQM SALAR S.A." and a blue button.
- Booking Nbr. Service BL Number:** A table with the following data:

Booking Nbr.	Service	BL Number
CHINAAB0118068	LSEM	XXXXXXXXXX
- Export References:** An empty text area.
- Address:** "LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FRES Phone 4282015 Fax 4282416"



Place of receipt by Pre carrier (*)

8. Se revisa y agrega según el routing del booking.

Place of receipt by Pre carrier (*) (Lugar de entrega de transporte anterior)

Lugar donde la carga es efectivamente recepcionada por el pre carrier, el carrier o su agente. Este lugar es diferente al puerto de embarque. El recuadro solo se usa en caso de transporte intermodal.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address)		Booking Nbr.	Service	BL Number
CL27814 SQM SALAR S.A.		CHIWAAB0118068	LSEM	XXXXXXXXXX
SQM SALAR S.A.		Export References		
LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FRES Phone 4282015 Fax 4282416				
Consignee (Name and Full Address)		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC		
IT18057 SQM EUROPE NV				
SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH				
VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. 4 C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY				
Notify (Name and Full Address)		Point and Country of origins of goods		
01218721 C.D.C. SPA				
C.D.C. SPA				
VIA PALEOCAPA 1/5, 57123 LIVORNO ITALY TEL:390586241111 FAX:390586816291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ				
Pre-carriage by (Node) (*)		Place of Receipt by Pre-Carrier		
Port of Loading		Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Leg)		
Antofagasta, Chile		CCNI FORTUNA/00728/N		
Port of Discharge		Place of Delivery by ONCARRIER (*)		
Livorno (Leghorn),		RAVENNA, ITALY		
		Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing		
		CLANE-ITLIV EVT-CCNI FORTUNA/00728/N ITLIV-ITRAM Truck		


Hide Vertical Line


MARKS AND NUMBERS	CNTRS.	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU8138014 SN-TB169210	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOISSE DE BARRI	20,584.000KGS	

Recuadro Port of Loading

9. Se revisa y agrega según el routing del booking

Port of Loading. (Puerto de carga)

Se coloca el nombre del puerto donde la carga es realmente embarcada a bordo de la nave. 

Opcionalmente el nombre puede ir acompañado con el nombre del país o estado donde está ubicado el puerto. 

En el caso de embarque de cabotaje o transporte previo cubierto por todo el B/L se puede poner el segundo puerto chileno, pero declarando en el Clean on Board la fecha, puerto y nave primitiva, en cumplimiento de las normas ICC 500.

Recuadro Ocean Vessel (vessel/voyage / leg)

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address)		Booking Nbr.	Service	BL Number
CL27814	SQM SALAR S.A.	CHIWAAB0118068	LSEM	XXXXXXXXXX
SQM SALAR S.A.		Export References		
LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4252015 Fax 4252416				
Consignee (Name and Full Address)		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC		
IT18057	SQM EUROPE NV			
SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH				
VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. & C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY				
Notify (Name and Full Address)		Point and Country of origins of goods		
DI218721	C.D.C. SPA			
C.D.C. SPA				
VIA PALEOCAPA 1/5, 57128 LIVORNO ITALY TEL.390584241111 FAX.390486816291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ				
Precarriage by (Mode) (*)	Place of Receipt by Pre-Carrier	Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing		
Port of Loading	Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Leg)	CLANF-ITLIV EVT-CCNI FORTUNA/00728/N ITLIV-ITRAM Truck		
Antofagasta, Chile	CCNI FORTUNA/00728/N			

10. Se verifica la nave principal con el routing del booking y se selecciona.

Ocean Vessel (vessel/voyage / leg). (Nave y Viaje)

En el caso del conocimiento de embarque en transporte puerto a puerto se pone el nombre de la nave que transporta la carga.

Para embarques con transbordo se debe insertar el nombre de la nave principal que transporta la carga a su destino final, además de la nave que hace el pre carrier cuya nombre se debería poner en el recuadro del pre carrier by (Mode).

También se puede poner la nave primitiva y en el cuerpo del B/L se pone el nombre de la nave principal con una nota. “Cargo to be transhipped at San Antonio on M/N Maipo or substitute”

Art. 23 y 25 de las reglas ICC 500 ¹⁸

- a) Cuando la carga se ha embarcado a bordo en una determinada nave, el término a bordo se justificará en una nota con el nombre de la nave.
- b) Cuando el lugar del puerto de embarque es distinto al puerto de la carta de crédito se deberá agregar una anotación al lado del término a bordo que indique el puerto de embarque de la carta de crédito (es decir el primer puerto donde se tomó la carga).

Ejemplo: Una carga tomada en Punta Arenas en la nave Imperial V305N se transporta de San Antonio a la nave Maipo V1702N con destino Hamburgo y la carta de crédito dice que el transporte se debe realizar desde Punta Arenas, entonces el B/L se emitirá como sigue:

¹⁸ No especificado, Reglas y Usos Uniformes para Créditos Documentarios, Revisión 1993, Publicación 500 de la CCI.
<http://todo1.com/NASApp/cs/BlobServer?blobtable=B2BPdf&blobkey=id&blobcol=urlpdfdoc&blobwhere=1013469554868&blobheader=application/pdf>, 09.08.2009, 15.20 PM.

Pre carrier: M/N imperial V-305 N

Place of receipt: Punta Arenas

Puerto de embarque: San Antonio

Puerto de descarga: Hamburgo Clean on Board: AUGUST 29TH, 2003 on M/N

Imperial V305 N at Punta Arenas.

La fecha de Clean on Board debe ser la fecha de embarque en Punta Arenas.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address)		Booking Nbr.	Service	BL Number
CL27814 SQM SALAR S.A. SQM SALAR S.A. LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4262015 Fax 4262416		CHIWAAB0118068	LSEM	XXXXXXXXXX
Consignee (Name and Full Address)		Export References		
IT18057 SQM EUROPE NV SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. 4 C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY				
Notify (Name and Full Address)		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC		
01Z18721 C.D.C. SPA C.D.C. SPA VIA PALEOCAPA 1/S, 57128 LIVORNO ITALY TEL:390584241111 FAX:390586556291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ				
Pre-carriage by (Node) (*)		Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing		
		CLANF-ITLIV EVT-CCNI FORTUNA/00728/N ITLIV-ITRAM Truck		
Port of Loading		Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Leg)		
Antofagasta, Chile		CCNI FORTUNA/00728/N		
Port of Discharge		Place of Delivery by ONCARRIER (*)		
Livorno (Laghorn)		RAVENNA, ITALY		

Hide Vertical Line

MARKS AND NUMBERS	CNTRS.	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU3138014 SN:TB169210 31958 QTY:800 CY / 0008	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL 800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO	20,584.000KGS	

Recuadro Port of discharge

11. Se revisa contra el routing del booking y se coloca el puerto final de descarga desde la nave.



Port of discharge (Puerto de descarga).

Nombre del puerto en el cual la carga debe ser descargada desde la nave.
 Ocasionalmente este nombre podrá incluir el nombre del Estado y/o el nombre del país de destino.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address) CL27814 SQM SALAR S.A. SQM SALAR S.A. LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4282018 Fax 4282416		Booking Nbr. Service BL Number CHINAAB0118068 LSEM XXXXXXXXX Export References
Consignee (Name and Full Address) IT18057 SQM EUROPE NV SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. 4 C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC
Notify (Name and Full Address) 01218721 C.D.C. SPA C.D.C. SPA VIA PALEOCAPA 1/S, 57123 LIVORNO ITALY TEL:390584241111 FAX:390586556291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ		Point and Country of origins of goods
Precarriage by (Node) (*) Place of Receipt by Pre-Carrier Port of Loading Ocean Vessel(Vessel/Voyage/Leg) Antofagasta, Chile CCNI FORTUNA/00728/N Port of Discharge Place of Delivery by ONCARRIER (*) Livorno (Laghorn), RAVERNNA, ITALY		Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing CLANF-ITLIV EVI-CCNI FORTUNA/00728/N ITLIV-ITRAM Truck

Hide Vertical Line

MARKS AND NUMBERS	CNTRS.	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU9138014 SN:TB169210 31958 QTY:800 CY / DOOR FCL/FCL TW:2,200.000KGS GW:20,584.000KGS	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL 800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO 26.000,00 KN FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD 20.10.2007	20,584.000KGS	

Recuadro Place of Delivery by on carrier (*)

12. Se revisa routing de booking y se agrega el país y destino final de la carga.

Place Delivery by On carrier (*) (Lugar de entrega final en el transporte).

Este recuadro solo debe ser usado para transporte intermodal y se debe registrar el nombre del lugar de entrega de la carga, es decir, el lugar donde termina la responsabilidad del transportista en el transporte de la mercadería.

Hay que tener en cuenta que cuando se repite el mismo nombre del puerto de descarga, se está dando a entender que la carga deberá ser transportada desde el puerto a la bodega del cliente ubicada en la ciudad donde está ubicado el puerto. Por este motivo no hay que repetir el nombre del puerto en este recuadro.



You are here: Documentation > Bill of Lading

BL Customer Cargo Commodities Charges Clauses SuspiciousCargo

Bill of Lading: XXXXXXXXXXXX Date: 10/20/2007 Part Lot? FCN #

Original BL Issued at: AAB CSAV (SANTIAGO) Originals(1): 3 AMS Certified?

Second Set Issued at: AAB CSAV (SANTIAGO) Originals(2): 0 Master NVO BL?

Booking: [CHIWAAB0118068](#) Format: Summary SPA: AAB200700532

Voyage: EVT-CCNI FORTUNA/00728/N Service: LSEM MEDITERRANEO - C

Receipt*: CLANF ANTOFAGASTA, CHI Loading*: CLANF Antofagasta, Chile

Discharge*: ITLIV Livorno {Leghorn}, It Delivery*: ITRAN RAVENNA, ITALY

Transport Service*: MD - CY / DOOR Transport Term*: 00 - LINER

Remarks from Booking
LSEMAAB200700532 UP TO 31/DICIEMBRE/2007
COMMODITY: LITIO (NO IMO)

CSAV

Agency: 01Z
SAAM Back (Valp)
Created: [sgarrido](#)
10/18/2007 11:05 AM
Updated: [sgarrido](#)
10/18/2007 11:05 AM

Container Info. Format
 On Marks & Numbers
 At Body's Bottom

Status
 Active Issued
 Posted Void

Recuadro Booking NBR

13. Lo entrega CSAV y a partir de este número se ingresa a la shipping instruction.

Booking NBR (número de reserva).

En este recuadro se debe registrar el número del booking correspondiente a la carga amparada por el Conocimiento de Embarque.

Cada compañía marítima tiene su propia numeración para este concepto.

En CSAV el número del booking está compuesto por tres caracteres que indican la agencia de emisión y siete caracteres alfanuméricos en formato libre. Debe ser un número único por período de al menos tres años.

Los caracteres pueden ser dígitos entre 0 y 9, letras mayúsculas desde A a la Z.

No se deben utilizar signos como guión, punto, dos puntos entre otros.

The screenshot shows the CSAV Bill of Lading system interface. The top navigation bar includes tabs for BL, Customer, Cargo, Commodities, Charges, Clauses, and SuspiciousCargo. The main form area contains several sections:

- Bill of Lading:** Includes fields for Bill of Lading (XXXXXXXX), Date (10/20/2007), Part Lot?, and FCN #.
- Original BL Issued at:** AAB, CSAV (SANTIAGO), Originals(1) 3, AMS Certified?
- Second Set Issued at:** AAB, CSAV (SANTIAGO), Originals(2) 0, Master NVO BL?
- Booking:** CHIWAAB0118068, Format Summary, SPA AAB200700532
- Voyage:** EVT-CCNI FORTUNA/ [redacted] Service LSEM, MEDITERRANEO - C
- Receipt:** CLANF, ANTOFAGASTA, CHI, Loading CLANF, Antofagasta, Chile
- Discharge:** ITLIV, Livorno {Leghorn}, It, Delivery ITRAN, RAVENNA, ITALY
- Transport Service:** MD - CY / DOOR, Transport Term 00 - LINER

On the right side, there is a CSAV logo and a sidebar with the following information:

- Agency 01Z
- SAAM Back (Valp)
- Created sqarrido 10/18/2007 11:05 AM
- Updated sqarrido 10/18/2007 11:05 AM
- Container Info. Format: On Marks & Numbers, At Body's Bottom
- Status: Active, Issued, Posted, Void

A black arrow points to the Service dropdown menu in the Voyage section.

Recuadro Service

14. Viene en el booking entregado por CSAV.

Service (Servicio).

Indica el tipo de servicio que está realizando el transporte y generalmente está indicado con un código de letras.

Ejemplo:

LNAM. Serv. Norteamérica

LEUR. Serv. Europa

LSEM .Serv. Mediterráneo

LGAS. Serv. Asia



You are here: Documentation > Bill of Lading

BL	Customer	Cargo	Commodities	Charges	Clauses	SuspiciousCargo
Bill of Lading: 01B016934	Date: 10/20/2007	Part Lot? <input type="checkbox"/>	FCN #			
Original BL issued at: AAB	01B016934	ANT1ADQ	Originals(1): 3	AMS Certified? <input type="checkbox"/>	Agency: 01Z	
Second Set issued at: AAB	CSAV (SANTIAGO)		Originals(2): 0	Master NVO BL? <input type="checkbox"/>	SAAM Back (Valp) Created: 10/18/2007 11:11 AM Updated: 10/18/2007 11:11 AM	
Booking: CHMAAB0113058	Format: Summary	SPA: AAB200700933	Container Info. Format			
Voyage: EVT-CCN FORTUNA/00726N	Service: LSEM	MEDITERRANEO - C	<input checked="" type="radio"/> On Marks & Numbers <input type="radio"/> At Body's Bottom			
Receipt: CLANF	ANTOFAGASTA, CHI	Leading: CLANF	Antofagasta, Chile	Status		
Discharge: ITLIV	Livorno (Laghorn), Ita	Delivery: ITRAN	RAVENNA, ITALY	<input checked="" type="radio"/> Active <input type="radio"/> Issued <input type="radio"/> Posted <input type="radio"/> Void		
Transport Service: MD - CY / DOOR	Transport Term: 00 - LNER	Remarks: from Booking				
LSEMAAB200700933 UPTO 31/DICIEMBRE/2007 COMMODITY: LITIO (NO MO)						

Recuadro B/L Number

15. Una vez confeccionada todas las partes del B/L se graba y arroja el número del conocimiento de embarque.

B/L Number (Número de conocimiento de embarque).

La agencia debe definir un número único por cada Conocimiento de Embarque, con un máximo de 9 caracteres. El número debe comenzar con el código de la agencia emisora (3 caracteres) seguido de seis dígitos, que deben ser controlados por la agencia.

No debe existir duplicación de numeración por al menos cinco años.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address)		Booking Nbr.	Service	BL Number
CL27814	SQM SALAR S.A.	CHIWAAB0118068	LSEM	XXXXXXXXXX
SQM SALAR S.A. LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4252015 Fax 4252416		Export References		
Consignee (Name and Full Address)		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC		
IT18057	SQM EUROPE NV			
SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. & C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY				
Notify (Name and Full Address)		Point and Country of origins of goods		
01218721	C.D.C. SPA			
C.D.C. SPA VIA PALEOCAPA 1/5, 57123 LIVORNO ITALY TEL:390886241111 FAX:390886836291 MR. CLAUDIO BOLLANAZ				
Pre-carriage by (Mode) (*)		Place of Receipt by Pre-Carrier		Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing
Port of Loading		Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Leg)		OLANF-ITLIV EVT-CCNI FORTUNA/00728/N
Antofagasta, Chile		CCNI FORTUNA/00728/N		ITLIV-ITRAM Truck
Port of Discharge		Place of Delivery by D/CARRIER (*)		
Livorno (Leghorn), ITALY		RAVENNA, ITALY		

Recuadro Export References

16. Sólo se revisa en caso de tener información de algún documento de exportación.

Export references (referencias de exportación).

Este recuadro sirve para poner el documento de exportación que identifique la exportación, tales como: la Orden de Compra, número del embarcador, número de dock Receipt u otro documento que identifique la exportación.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address)

CL27814 SQM SALAR S.A.

SQM SALAR S.A.

LOS MILITARES 4290 LAS CONDES
Santiago, Chile CHILE
ATT: FABIOLA FRIE
Phone 4282015 Fax 4282416

Consignee (Name and Full Address)

IT18057 SQM EUROPE NV

SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH

VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. &
C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY

Notify (Name and Full Address)

01Z18721 C.D.C. SPA

C.D.C. SPA

VIA PALEOCAPA 1/S, 57128 LIVORNO ITALY
TEL:390586241111 FAX:390586656291
MR. CLAUDIO BOLLANAZ

Pre-carriage by (Node *) Place of Receipt by Pre-Carrier

Port of Loading Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Log)

Antofagasta, Chile CCNI FORTUNA/00728/N

Port of Discharge Place of Delivery by CARRIER (*)

Livorno (Leghorn) RAUFNNA, ITALY

Booking Nbr. Service BL Number

CHIWAAB0118068 LSEM xxxxxxxxxxx

Export References

Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)FMC

Point and Country of origins of goods

Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing

OLANF-ITLIV EVT-CCNI FORTUNA/00728/N
ITLIV-ITRAN Truck

Hide Vertical Line

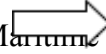
MARKS AND NUMBERS	CNTRS.	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU8138014 SN:TB169210 31968 QTY:800 CY / DOOR ECT/ECT	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL 800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO 26 000 00 KN	20,584.000KGS	

Recuadro Forwarding Agent References (/ F.M.C.)

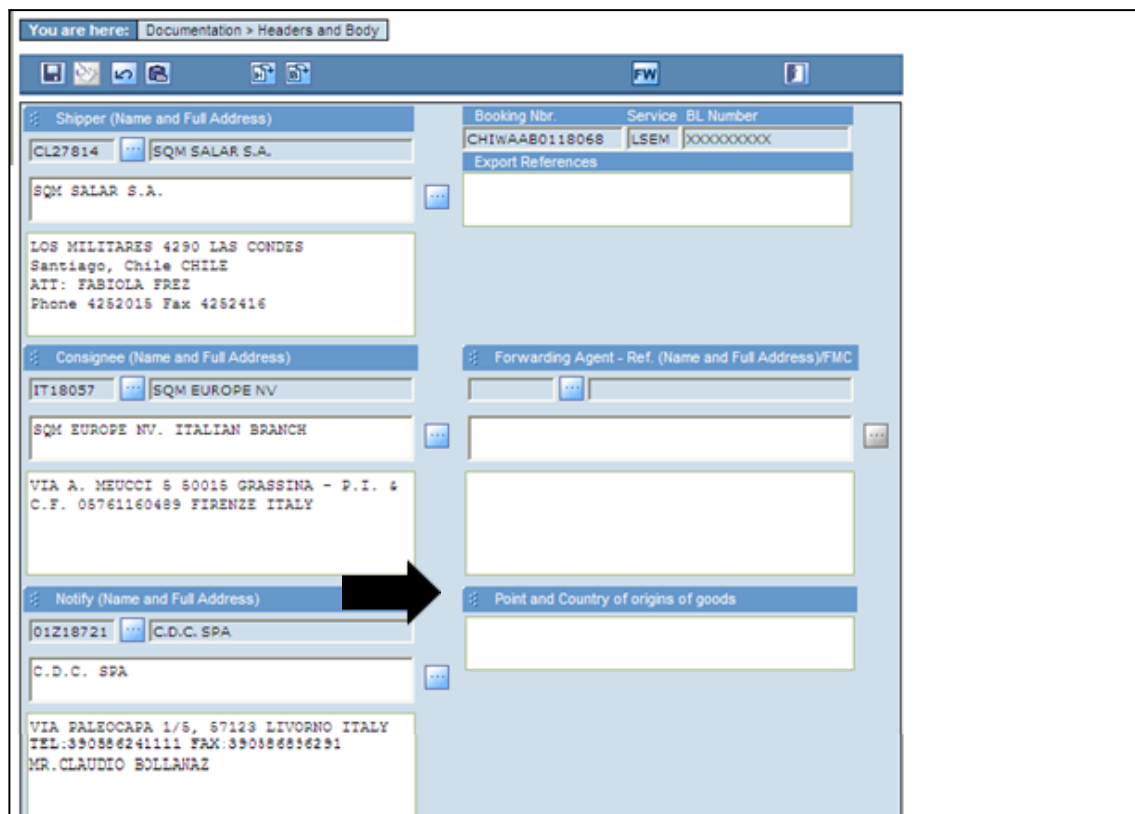
17.- Se compara booking con shipping instruction para verificar código nombre y dirección del forwarder.

Forwarding Agent References (/ F.M.C.)

En este recuadro se debe detallar el nombre y la dirección del agente Forwarder de origen, cuando dicha información está disponible.

En el caso de USA además se debe poner el número de registro del Freight Forwarder otorgado por el Federal Maritime  Comisión. (F.M.C.) En USA y es de carácter obligatorio.

En Chile cuando operan los forwarders con el B/L hijo (House Bill of Lading) o como consolidadores, la agencia debería agregar esta información del embarcador y determinar su responsabilidad.



The screenshot shows a software interface for shipping documentation. The interface is divided into several sections:

- Shipper (Name and Full Address):** CL27814 SQM SALAR S.A. Address: SQM SALAR S.A., LOS MILITARES 4290 LAS CONDES, Santiago, Chile CHILE, ATT: FABIOLA FREZ, Phone 4252015 Fax 4252416.
- Consignee (Name and Full Address):** IT18057 SQM EUROPE NV. Address: SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH, VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. & C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY.
- Notify (Name and Full Address):** 01Z18721 C.D.C. SPA. Address: C.D.C. SPA, VIA PALEOCAPA 1/5, 57123 LIVORNO ITALY, TEL:390586241111 FAX:390586231, MR.CLAUDIO BOLLANAZ.
- Booking Nbr:** CHIWAAB0118068
- Service:** LSEM
- BL Number:** XXXXXXXXXXX
- Export References:** (Empty field)
- Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)FMC:** (Empty field)
- Point and Country of origins of goods:** (Empty field)

A black arrow points from the Notify field to the Forwarding Agent field.

Recuadro Point and Country of Origin of Goods.

18. Se agrega la información en caso de la mercancía provenir de otro país de origen.

Point and Country of Origin of Goods. (Punto y país de origen).

Si es necesario, este recuadro debe ser usado cuando el transporte no comienza en el lugar de recepción de las mercancías. Por ejemplo una carga originada en Montreal, Canadá pero el transporte marítimo comienza en New York, USA. Se debe poner en el Recuadro Montreal Canadá porque así lo exige la Aduana en USA.

En el caso de Chile, se podría ocupar este recuadro cuando el transporte ha comenzado en Argentina o en Bolivia y el transporte marítimo comienza en puerto chileno. Su uso se hace sólo a requerimiento del exportador o por exigencia aduanera.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address) CL27814 SQM SALAR S.A. SQM SALAR S.A. LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4252015 Fax 4252416		Booking Nbr. Service BL Number CHIWAAB0118068 LSEM XXXXXXXXXX Export References	
Consignee (Name and Full Address) IT18057 SQM EUROPE NV SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. & C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)FMC	
Notify (Name and Full Address) 01218721 C.D.C. SPA C.D.C. SPA VIA PALEOCAPA 1/5, 57123 LIVORNO ITALY TEL:390586241111 FAX:390586236291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ		Point and Country of origins of goods	
Pre-carriage by (Node) (*) Place of Receipt by Pre-Carrier		Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing	
Port of Loading Ocean Vessel/Voyage/Log Antofagasta, Chile CONI FORTUNA/00728/N		CLANF-ITLIV EVT-CONI FORTUNA/00728/H ITLIV-ITRAM Truck	
Port of Discharge Place of Delivery by ONCARRIER (*) Livorno (Leghorn), RAVENNA, ITALY			

Hide Vertical Line

MARKS AND NUMBERS	CNTRS.	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU3138014 SN:TB169210	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL	20,584.000KGS	

Recuadro Domestic Routing / Export Instructions / Onward Inland Routing.

19. Viene entregado por el booking y se compara con los puertos de carga y descarga.

Domestic Routing / Export Instructions / Onward Inland Routing.

(Ruta de exportación).

Este recuadro generalmente servirá para poner el routing o la ruta de la carga, pero existe la posibilidad que el routing no vaya impreso si así se requiere .

Este recuadro también puede llevar las instrucciones o indicaciones del Embarcador o Forwarder, siempre que ellas estén dentro del ámbito del contrato de transporte o con el servicio que está entregando el transportista y sus agentes.

Generalmente a la aceptación de este tipo de instrucciones deben ser consultadas a Departamento de Documentación.

The screenshot displays a software interface for a Bill of Lading (BL) document. At the top, a breadcrumb trail reads "You are here: Documentation > Bill of Lading". Below this is a navigation bar with tabs for "BL", "Customer", "Cargo", "Commodities", "Charges", "Clauses", and "SuspiciousCargo". A toolbar contains icons for document operations and buttons for "Add Rows", "Delete Rows", "Repeat Commodity", "Marks and Descriptions", "All Mark and Description", "Copy Marks and Descriptions", and "Volume Calculation".

The main area shows BL details: BL : XXXXXXXX, Status : Active, Booking : CHNVAAB0118068, Date : 10/20/2007, Place of Receipt : CLANF ANTOFAGASTA, CHILE, To : ITLIV Livorno (Leohorn), Italy, From : CLANF Antofag, Voyage : EVT-CCNI FORT. Below this, it states "Total Weight: 20,584.000 Total Vo...".

A table below the details has columns "Link", "Item", "Quantity", and "Package Id". It contains one row with a checked checkbox, "1", "1", "800", and "BAGS". A black arrow points from this row to a floating window titled "Marks and Descriptions - Windows Internet E...".

The floating window shows "CARGO N° 1" and "Item N° 1" with a "Hide Vertical Line" checkbox. It contains a table with two columns: "Marks and Numbers" and "Desc. of Goods (only characters seen on the screen will be moved to BL Body)". The table has one row with "SQM" in the first column and "800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO 26.000,00 KN" in the second column.

Recuadro Marks and Numbers

20.- Se verifica la información del contenedor número de bultos y las marcas con el booking y descripción de las mercaderías.

3.3.2 Particulars Furnished by shippers. (El transportista no es responsable)

Marks / Numbers (marcas y números).

Este recuadro se utiliza para la identificación de marcas y números de la mercadería proporcionadas por el embarcador y comprobadas directamente con las marcas de los bultos cuando se trata de carga suelta.

Cuando es contenedor FCL/FCL¹⁹ se debe detallar el número del sello del contenedor y todos los otros sellos que el contenedor presente al embarque.

Cuando se trata de varios contenedores es conveniente agregar en cada contenedor el número de bultos que el embarcador dice haber puesto en él.

También se pone en este recuadro la tara (peso del contenedor).

En el caso de CSAV tanto el número como la tara se ponen automáticamente.

Hay que tener cuidado de no tipear estos números, ya que se produce la comprobación que el sistema realiza automáticamente.

Cuando no hay marcas se debe señalar esta situación.

“No Marks” o “N/M”.

The screenshot shows a software interface for shipping documentation. At the top, it says "You are here: Documentation > Headers and Body". Below this, there are several sections for entering data:

- Shipper (Name and Full Address):** Includes fields for Shipper ID (CL27814), Shipper Name (SQM SALAR S.A.), and a detailed address: LOS MILITARES 4290 LAS CONDES, Santiago, Chile CHILE, ATT: FABIOLA FREZ, Phone 4282015 Fax 4282416.
- Booking Nbr., Service, BL Number:** Booking Nbr. (CHIWAAB0118068), Service (LSEM), BL Number (XXXXXXXXXX).
- Export References:** A field for entering export references.
- Consignee (Name and Full Address):** Includes fields for Consignee ID (IT18057), Consignee Name (SQM EUROPE NV), and a detailed address: VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. 4 C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY.
- Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC:** A field for entering forwarding agent information.
- Notify (Name and Full Address):** Includes fields for Notify ID (01218721) and Notify Name (C.D.C. SPA).
- Point and Country of origins of goods:** A field for entering origin information.



Recuadro N° of Packages / Containers.

21. Se verifica la cantidad de contenedores, tipo, cantidad de bultos.

N° of Packages / Containers. (Número de Bultos y Contenedores).

Aquí debe ir la cantidad de bultos (cuando se trata de carga suelta) y la cantidad de contenedores (cuando se trata de carga que va en contenedores FCL & FCL).²⁰

En este espacio se pone solo la cantidad de bultos que se pueden contar físicamente y debe coincidir con la cantidad de bultos que se pueden contar al embarque.

Ejemplo: Bultos y descripción que se pone para 3 pallets que dicen contener 10 cajas cada uno.

Bultos, descripción para USA:

30 cajas de frutas en tres pallets de 10 cajas cada uno.

Un contenedor de 20' STC 520 cajones de tubos siempre se declarará como un bulto.

Bultos para todos los tráficos excepto USA:

Contenedor 20' STD STC 520 cajones de tubos de cobre.

Bultos solo para USA:

1 Contenedor de 20' shipper load and count

Con 520 cajones de tubos de cobre

Part of One Container.

Cuando excepcionalmente se emite más de un conocimiento de embarque en un contenedor, entonces ambos B/Ls indican 1 bulto, agregando en la descripción de la mercadería, inmediatamente después, la frase: Parte de un contenedor que dice contener o Part of one container shipper load and count (USA).

²⁰ Anexos, páginas, 159, 160.

Recuadro Description of packages and goods.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address) CL27814 SQM SALAR S.A. SQM SALAR S.A. LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4262015 Fax 4262416		Booking Nbr. CHIWAAB0118068 Service LSEM BL Number XXXXXXXXXXXX Export References	
Consignee (Name and Full Address) IT18057 SQM EUROPE NV SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. 4 C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC	
Notify (Name and Full Address) 01218721 C.D.C. SPA C.D.C. SPA VIA PALEOCAPA 1/5, 57123 LIVORNO ITALY TEL:390886241111 FAX:390886616231 MR.CLAUDIO BOLLANAZ		Point and Country of origins of goods	
Port of Loading Antofagasta, Chile Ocean Vessel(Vessel/Voyage/Leg) CCNI FORTUNA/00728/N		Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing CLANF-ITLIV EVI-CCNI FORTUNA/00728/N ITLIV-ITRAM Truck	
Port of Discharge Livorno (Leghorn) Place of Delivery by ONCARRIER (*) RAVENNA, ITALY			

Hide Vertical Line

MARKS AND NUMBERS	CNTRS.	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU8138014 SN:TB169210 31958 QTY:800 CY / DOOR FCL/FCL TW:2,200.000KGS GW:20,584.000KGS	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL 800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO 26.000,00 KM	20,584.000KGS	
		FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD 20.10.2007		

22. Se agrega la descripción de mercadería y compara contra booking.

Description of packages and goods. (Descripción de bienes).

Se debe poner la descripción de lo bultos y de la mercadería proporcionada por el embarcador.

La descripción de la mercadería debe ser una descripción genérica para todos los tráficos, excepto USA, donde se exige una descripción específica.

Debe ser corta y simple, que permita identificar el tipo de producto que se está embarcando.

Los datos deben ser ciertos, no deben prestarse para ambigüedades y deben ser verificables.

Por ello no se debe aceptar la inclusión de calificativos y/o instrucciones a la carga se debe especificar que no conocemos la carga S.T.C., que desconocemos el peso S.T.W.

No se debe aceptar la declaración del valor de la carga en el B/L, al menos que se pague un flete adicional.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address) CL27814 SQM SALAR S.A. SQM SALAR S.A. LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4282018 Fax 4282416	Booking Nbr. CHIWAAB0118068 Service LSEM BL Number XXXXXXXXXXX Export References
Consignee (Name and Full Address) IT18057 SQM EUROPE NV SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. 4 C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY	Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC
Notify (Name and Full Address) 01Z18721 C.D.C. SPA C.D.C. SPA VIA PALEOCAPA 1/5, 57128 LIVORNO ITALY TEL:390886241111 FAX:39088624291	Point and Country of origins of goods



Recuadro Gross Weight

23. Se agrega el peso bruto de las mercancías.

Gross Weight (Peso Bruto).

Se debe expresar el peso bruto en kilos de la mercadería. El peso bruto es el peso de la mercadería, más todos los elementos de embalaje. No se debe considerar la tara como parte del peso bruto. Por esta razón la tara (peso del contenedor) va indicada en el recuadro de Marks and Numbers, inmediatamente después de número del contenedor y sus sellos.

You are here: Documentation > Headers and Body

Shipper (Name and Full Address) CL27814 SQM SALAR S.A. SQM SALAR S.A. LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FRES Phone 4282015 Fax 4282416		Booking Nbr. Service BL Number CHIWAAB0118068 LSEM xxxxxxxxxxxx Export References	
Consignee (Name and Full Address) IT18057 SQM EUROPE NV SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. 4 C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY		Forwarding Agent - Ref. (Name and Full Address)/FMC	
Notify (Name and Full Address) 01Z18721 C.D.C. SPA C.D.C. SPA VIA PALEOCAPA 1/5, 57128 LIVORNO ITALY TEL:390586241111 FAX:390586816291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ		Point and Country of origins of goods	
Port of Loading Ocean Vessel (Vessel/Voyage/Leg) Antofagasta, Chile CCNI FORTUNA/00728/N		Domestic Routing/Export Inst./Onward Inland Routing CLANF-ITLEV EVT-CCNI FORTUNA/00728/N ITLIV-ITRAM Truck	
Port of Discharge Place of Delivery by ONCARRIER (*) Livorno (Laghorn), RAVENNA, ITALY			

Hide Vertical Line

MARKS AND NUMBERS	CNTRS.	DESC. OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
SQM IPXU3138014 SN:TB169210 31958 QTY:800 CY / DOOR FCL/FCL TW:2,200.000KGS GW:20,584.000KGS	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL 800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO 26.000,00 KN FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD 20.10.2007	20,584.000KGS	



Recuadro Measurement

24. Se agrega volumen en caso que tenga la mercancía.

Measurement (Volumen).

Este antecedente es necesario cuando el flete se calcula sobre el peso y/o el volumen o simplemente cuando es sobre volumen. Se debe expresar en metros cúbicos (M3 ó CBM).

Todas las medidas y pesos se deben expresar en medidas del sistema métrico.

Recuadro Freight Charges, rates, prepaid, Collect, payable at



BL XXXXXXXXX - Windows Internet Explorer

You are here: Documentation > Bill of Lading

BL Customer Cargo Commodities Charges Clauses SuspiciousCargo

Add Rows Delete Rows Charges Preview As per agreement

BL : XXXXXXXXX Status : Active
 Booking : CHWVAAB0118068 Date : 10/20/2007
 Place of Receipt : CLANF ANTOFAGASTA, CHILE To : ITRM Livorno (Leghorn), Italy
 From : CLANF Antofagasta, Chile Place of Delivery : ITRAN RAVENNA, ITALY
 Voyage : EVT-CCNI FORTUNA/00728/N

All In	Charge Id	Charge Rate	Currency Id	Base Rate	Equipment Type	Prepaid Collect	Print Charge	Pay By	Pay Agency	Amount	AP %
<input checked="" type="checkbox"/>	OFR	952.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	952.00	0
<input checked="" type="checkbox"/>	BAF	480.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	480.00	0
<input checked="" type="checkbox"/>	PCS	187.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	187.00	0
<input checked="" type="checkbox"/>	SCS	6.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	6.00	0
<input type="checkbox"/>	DSH	155.00	EUR	UN	DV20	Collect	Yes	CN	PBJ	155.00	0
<input checked="" type="checkbox"/>	LDH	75.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	75.00	0
<input type="checkbox"/>	TSF	9.00	EUR	UN	DV20	Collect	Yes	CN	PBJ	9.00	0
<input type="checkbox"/>	DHT	825.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	825.00	0

Total Charges
 EUR - EURO (EUROPE) 164.00
 USD - DOLLAR (USA) 2,525.00

Refresh Amounts

25. Viene especificado en el booking y se revisa el flete.

3.3.3 Espacio para fletes y recargos.

Freight Charges, rates, prepaid, Collect, payable at

1.- El flete marítimo aplicado al B/L puede tener uno o más fletes marítimos, los cuales deben ser indicados en forma separada con su correspondiente tarifa.

2.- Se deben mostrar todos los recargos aplicables al B/L.

Se debe mostrar e qué forma se está aplicando la tarifa, es decir, por unidad, por peso, por volumen o por suma alzada.

Ejemplo:

Ocean Freight 34 CBM x USD 75, 00 CBM USD 2.550,00

Ocean Freight Unit 2 x 20' USD 1.500,00 USD 3.000,00

Más recargos, si los tienen

Actualmente este recuadro viene listo desde el Booking.

La ubicación del flete en la columna Prepaid o Collect debe ser igual a la indicada en el cuerpo del B/L y debe guardar relación con la agencia de pago

a) Payable at (Payable at)

Se debe registrar el código de las agencias donde serán recaudados los dineros correspondientes al flete marítimo y sus recargos. Debe guardar estrecha relación con los términos del B/L.

Por ejemplo B/L SAI/MIA Prepaid flete pagadero en Chile. Se debe informar el código de Santiago.

B/L Hamburgo / Santos. Flete pagadero en Hong Kong.

Se debe informar el código de Hong Kong.

b) Fletes a ser cobrados en otras agencias

Si el flete Prepaid es pagadero en una tercera agencia, la agencia reemisión deberá enviar copia del B/L emitido a esa tercera agencia, avisando su emisión y deberá esperar que el pago se efectuó en la tercera agencia antes de entregar el set del B/L originales.

Si se acepta flete Collect pagadero en una tercera agencia, la agencia de emisión deberá solicitar la aprobación de esa agencia para que tome los resguardos necesarios para cobrar el flete.

Una vez obtenida la aprobación de esa agencia, se podrá entregar los originales.

La agencia de destino solo podrá entregar la carga si es que tiene la confirmación escrita de esa tercera agencia que el flete está pagado o debidamente garantizado. En Chile generalmente dicho trámite lo realiza el Departamento de Ventas de CSAV al momento de hacer el booking.

BL XXXXXXXXXX - Windows Internet Explorer

You are here: Documentation > Bill of Lading

BL Customer Cargo Commodities Charges Clauses SuspiciousCargo

Add Rows Delete Rows Charges Preview As per agreement

BL : XXXXXXXXXX Status : Active
 Booking : CHIWVAA0118068 Date : 10/20/2007
 Place of Receipt : CLANF ANTOFAGASTA, CHILE To : ITRM Livorno {Leghorn}, Italy
 From : CLANF Antofagasta, Chile Place of Delivery : ITRAN RAVENNA, ITALY
 Voyage : EVT-CCNI FORTUNA/00728/N

	All In	Charge Id	Charge Rate	Currency Id	Base Rate	Equipment Type	Prepaid Collect	Print Charge	Pay By	Pay Agency	Amount	AP %
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	OFR	952.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	952.00	0
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	BAF	480.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	480.00	0
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	PCS	187.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	187.00	0
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	SCS	6.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	6.00	0
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DSH	155.00	EUR	UN	DV20	Collect	Yes	CN	PBJ	155.00	0
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	LDH	75.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	75.00	0
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	TSF	9.00	EUR	UN	DV20	Collect	Yes	CN	PBJ	9.00	0
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DHT	825.00	USD	UN	DV20	Prepaid	Yes	SH	AAB	825.00	0

Total Charges
 EUR - EURO (EUROPE) 164.00
 USD - DOLLAR (USA) 2,525.00

Refresh Amounts



Recuadro Total

26. Viene entregado desde el booking dependiendo del tipo de flete a utilizar.

Total

El recuadro “Total” debe contener la suma de los fletes marítimos y todos los recargos en un solo total o en totales separados por tipo de moneda registrada en el B/L.

Recuadro Place issued



You are here: Documentation > Bill of Lading

BL Customer Cargo Commodities Charges Clauses Suspicious Cargo

Bill of Lading: [XXXXXXXXXX] Date: 10/20/2007 Part Lot? FCN #

Original BL Issued at: AAB CSVAV (SANTIAGO) Originals(1): 3 AMS Certified?

Second Set Issued at: AAB CSVAV (SANTIAGO) Originals(2): 0 Master NVO BL?

Booking: CHWVAAB0118068 Format: Summary SPA: AAB200700532

Voyage: EVT-CCNI FORTUNA/00728/N Service: LSEM MEDITERRANEO - C

Receipt: CLANF ANTOFAGASTA, CHI Loading: CLANF Antofagasta, Chile

Discharge: ITLIV Livorno {Leghorn}, It Delivery: ITRAN RAVENNA, ITALY

Transport Service: MD - CY / DOOR Transport Term: 00 - LINER

Remarks from Booking:
LSEMAAB200700532 UP TO 31/DICIEMBRE/2007
COMMODITY: LITIO (NO IMO)

CSAV Agency: 01Z SAAM Back (Valp) Created: sqarrido 10/18/2007 11:05 AM Updated: sqarrido 10/18/2007 11:05 AM

Container Info. Format: On Marks & Numbers At Body's Bottom

Status: Active Issued Posted Void

27. Se verifica el código entregado en booking para saber si es pagadero en puerto de origen o destino.

Place issued (Lugar de emisión).

En este recuadro usted debe registrar el nombre del lugar en que es impreso el Conocimiento de embarque.

Generalmente es el mismo lugar de embarque, pero cuando se emite en destino debe llevar el nombre de ese lugar.



Recuadro Date issued

Clauses	Line	Description
<input type="checkbox"/> 003	1	FREIGHT PREPAID
<input type="checkbox"/> 005	1	SHIPPED ON BOARD 20.10.2007

28. Se agrega la fecha según día que se emiten los conocimientos de embarque

Date issued (Fecha emisión).

En este recuadro se debe registrar la fecha en que es emitido el conocimiento de embarque y puede tener varias variantes.

- Normalmente va la fecha de zarpe de la nave.
- Cuando es un “Received for Shipment” a la fecha en que se confeccionó el B/L.
- Cuando el cuerpo del B/L lleva un “Clean on Board ”, con fecha al lado de esa frase, puede ir la fecha que realmente se imprimió el B/L original.

Aquí se vuelven a aplicar las normas ICC 500²¹ de negociación bancaria Art. 23, que dice:

“El crédito exige un B/L que cubra el envío puerto a puerto. El texto impreso del Conocimiento de embarque puede indicar que las mercancías han sido cargadas a bordo o embarcadas, en un barco determinado, en cuyo caso la fecha de emisión del Conocimiento de Embarque se considerará como fecha de carga a bordo y fecha de embarque.”

Llamamos la atención que cuando el B/L no lleva la fecha al lado de la frase “Shipper on Board” o “Clean on Board” se entenderá que la fecha de emisión del B/L corresponderá a la fecha de puesto a bordo.

En consecuencia siempre se debe reflejar la fecha real de puesto a bordo la mercadería.

29. By As Agent Only For the Carrier.

Según las normas ICC 500 el Conocimiento de Embarque será aceptado por los bancos cuando:

Señale el nombre del Transportista y haya sido firmado y autenticado de otra forma por:

- El transportista o indeterminado agente por o en nombre de transportista, o
- El Capitán o un determinado agente por o en nombre del Capitán.

²¹ No especificado, Reglas y Usos Uniformes para Créditos Documentarios, Revisión 1993, Publicación 500 de la CCI.
<http://todo1.com/NASApp/cs/BlobServer?blobtable=B2BPdf&blobkey=id&blobcol=urlpdfdoc&blobwhere=1013469554868&blobheader=application/pdf>, 20.08.2009, 16.55 PM.

Ejemplos:

1.- Compañía Sudamericana de Vapores S.A.

As carrier

(Firma personal autorizado de CSAV)

2.- Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.

As Agent Only of Compañía Sudamericana de Vapores S.A.

Firma de la Agencia Autorizada

3.- Nombre del Transportista

Miguel Rodríguez Martínez

Capitán (firma)

4.- Nombre del transportista

Sudamericana Agencias Aéreas y Marítimas S.A.

As Agent for the Captain Miguel Rodriguez Martinez

Firma de la agencia expresamente autorizada por el Capitán

30. Number Folio (número de folio)

El número de folio es para control interno del transportista (en el caso de CSAV).

31. Versión 12/ 200

El número de la versión del formato del Conocimiento de Embarque de CSAV.

Se indica de esta forma el correspondiente mes y año en que fue aprobado el formato de CSAV.

Siempre hay que tener claro cual es la última versión.

3.3.4 Draft del Conocimiento de Embarque.²²

Figura N ° 6

SHIPPER (NAME AND FULL ADDRESS) SQM SALAR S.A. LOS MILITARES 4290 LAS CONDES Santiago, Chile CHILE ATT: FABIOLA FREZ Phone 4292015 Fax 4292416		BOOKING NBR AAB0118068	SERVICE LSEM	B/L NUMBER 01B016934
CONSIGNEE (NAME AND FULL ADDRESS) SQM EUROPE NV. ITALIAN BRANCH VIA A. MEUCCI 5 50015 GRASSINA - P.I. & C.F. 05761160489 FIRENZE ITALY		EXPORT REFERENCES		
NOTIFY (NAME AND FULL ADDRESS) C.D.C. SPA VIA PALEOCAPA 1/5, 57123 LIVORNO ITALY TEL:390586241111 FAX:390586896291 MR.CLAUDIO BOLLANAZ		FORWARDING AGENT - REFERENCES (NAME AND FULL ADDRESS / F.M.C.)		
PRECARRIAGE BY (Mode) (*)		PLACE OF RECEIPT BY PRECARRIER (*)		
PORT OF LOADING Antofagasta, Chile		OCEAN VESSEL (vessel/voyage/leg) CCNI FORTUNA/00728/N		
PORT OF DISCHARGE Livorno {Leghorn}, Italy		PLACE OF FINAL DELIVERY BY ONCARRIER (*) RAVENNA, ITALY		
POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS				
DOMESTIC ROUTING / EXPORT INSTRUCTIONS / ONWARD INLAND ROUTING CLANF-ITLIV EVT-CCNI FORTUNA/00728/N ITLIV-ITRAN Truck				
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE				
MARKS AND NUMBERS	N° OF PKGS./CNTRS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS		GROSS WEIGHT MEASUREMENT
SQM IPXU3138014 SN:TBI69210 31958 QTY:800 CY / DOOR FCL/FCL TW:2,200.000KGS GW:20,584.000KGS	1	STANDARD 20' CONTAINER SAID TO CONTAIN 800 BOLSAS DE PAPEL 800 BOLSAS DE PAPEL CON CAPACIDAD DE 25 KGS NETOS C/U., CONTENIENDO CARBONATO DE LITIO CRISTALIZADO 26.000,00 KN		20584.000 K
FREIGHT PREPAID SHIPPED ON BOARD 20.10.2007				
***** END OF BILL OF LADING *****				

²² Fuente: Sistema BDS (Booking and documentation system),
<http://bds.csavgroup.com/bds/Home/Login.aspx?ReturnUrl=%2fBDS%2fHome%2fdefault.aspx> , 17.07. 2007, 12.40 PM.

3. 4 Cláusulas para la confección de Documento de Embarque en sistema BDS²³

Las cláusulas que se presentan a continuación son frases o especificaciones técnicas que deben llevar los conocimientos de embarque en los diferentes recuadros del documento, en las partes más utilizados son; en la descripción de la mercancía y en los puertos de carga y descarga.

Estas cláusulas se usan como requisitos dependiendo del país al cual va destinada la mercancía y del tipo de mercancía embarcada.

Para un mayor entendimiento, fueron agrupadas en 4 grupos dependiendo de la manera que se utilizan.

3.4.1 Grupo N° 1 Cláusulas que son seleccionadas por números que arroja el sistema BDS.

-Cláusula de Temperatura N° 65: Se utiliza para contenedores Reefer congelados (-20°C y -18 °C) y para todos los contenedores Reefer de fruta fresca (0°C y -1°C).

“Carrier responsibility is limited to maintain the setting air temperature of -18°C (se ejemplifica una temperatura solamente). As per shippers/receivers whitten instruction, condition and quality of cargo unknown”.

-Cláusula de Autos Nuevos y usados: Se utiliza como generalmente como break bulk (carga suelta) y se puede utilizar para cualquier carga que tenga motor y ruedas no necesariamente la definición de auto

Ejemplo: maquinarias.

N° 41 para autos nuevos, N° 186 para autos usados

²³ Fuente: Elaboración Propia en base a capacitación realizada por compañeros del Departamento Unidad Central de Servicios Área Exportaciones.

-Cláusula de transporte: Se utiliza cuando la carga tiene un tramo multimodal por tren o camión.

Nº 46 trail (Tren)

Nº 45 truck (Camión)

3.4.2 Grupo Nº 2 Cláusulas que se agregan en la descripción de la mercancía.

- Cláusula para Helados: Se utiliza para mercancía refrigerada que requiere menos de -20°C.

“Carrier responsibility is limited only to maintain the setting air temperature of -22/-25 °C range as per shipper/ receivers written instruction, condition and quality of cargo unknown.”

- Cláusula para Jugos: Se utiliza específicamente para el transporte de jugos

“Cargo loaded in dry containers as per shipper’s/consignee’s request and risk on fcl/fcl basis. Carrier not to be responsible for arrival condition/quality of cargo at port discharge.”

-Cláusula Bajo Cubierta: Se utiliza cuando la mercancía que encuentra en el contenedor se ubica específicamente bajo la cubierta de la nave. “Stowed under deck”

-Cláusula de Puerto sustituto: Se utiliza cuando en el routing del booking aparece como puerto de descarga un país y cuando el puerto de destino final convenido es otro, por lo cual se debe hacer trasbordo de la mercancía.

“Cargo will be transshipped in Cartagena to final destination Houston”.

3.4.3 Grupo N° 3 Cláusulas que se utilizan dependiendo del país al cual está dirigido la mercancía.

-Cláusula para Colombia/Buenaventura/Cartagena: Se utiliza cuando la carga va para Cartagena y Buenaventura se debe agregar en el puerto de destino final la siguiente leyenda:

Buenaventura, Colombia = Buenaventura SPR, Colombia.

Cartagena, Colombia = Cartagena, SPR Meb Contecar, Colombia.

-Cláusula para países del medio oriente: Se utiliza en la descripción de la mercancía cuando el destino final de la mercancía es algún país del medio oriente.

“Specifying the Arabian unloading clause in view of the danger of confiscation warranted vessel not to call at sea ports and not to enter the territorial waters of Syria, Lebanon, Jordan, Iran, Iraq, Saudi Arabia, Yemen, Sudan, Libya or other Arab countries”.

-Cláusula para Brasil: Se utiliza ya que este país tiene una serie de requisitos a cumplir y son los siguientes:

a) No se pueden emitir B/Ls Sea Waybill y FAPA (free As per agreement) de ser así de deben cambiar a estado Normal.

b) Siempre verificar que NCM (partida arancelaria para Brasil), viene entregada desde la shipping instruction en la descripción de la mercancía ya que es obligación para Brasil, de no salir solicitarlo a la persona que envió la shipping instruction.

c) Siempre el sistema para Brasil pide el volumen de la carga, en esta parte vamos a commodities e ingresamos 30m3 para un contenedor DV 20 y 60m3 para un contenedor DV40.

d) En los recuadros Consignee o Notify debe incluir el CNPJ (código nacional de persona jurídica en Brasil).

-Cláusula para Perú: Se utiliza ya que este país tiene una serie de requisitos a cumplir y son los siguientes:

a) Siempre se deben manifestar los Pallets o los bultos más grandes.

b) Generalmente aparecerá el RUC (código nacional de persona jurídica en Perú) pero no es obligatorio.

c) No se pueden emitir B/L s Sea waybill y FAPA (free As per Agreement) de ser así se deben cambiar a estado Normal.

d) Se debe verificar que la cantidad expresada en el recuadro “carga”, sea la correcta y que coincida con la cantidad que aparece en la descripción de la mercancía.

-Cláusula para México: Se utiliza ya que este país tiene una serie de requisitos a cumplir y son los siguientes:

a) En el recuadro “puertos” se mantienen con todos los nombres independiente sean los mismos para descarga y destino final, también se mantiene la regla si vienen, los puertos escritos con minúscula se mantiene todos igual, si vienen escritos con mayúscula también se mantienen y si vienen escritos en la shipping instruction de otra forma se conservan.

b) Para este país no se usa el formato “at bottom of body” y el recuadro “marks and descriptions” ya que en la descripción las mercancías son detalladas, por ello en B/L se cambia a formato “Detail”.

c) Recordar que en “ítem assignment se ingresa cada ítem como si fuese en el primer link es decir para 3 ítems (1,2 y 3) se hace 1/3, luego se posiciona en la segunda marks and descriptions y digita 2/3 y así lo mismo con el 3 y el resto.

d) Siempre poner unidad de medida de volumen (m3) de no hacerlo se tendría que corregir y regenerar el cuerpo al hacer los cambios.

-Cláusula de Signos para Estados Unidos, Canadá, Puerto Rico, México, Trinidad y

Tobago: Esta cláusula se utiliza para eliminar la mayoría de los signos que vienen entregados en shipping instruction.

a) Los únicos signos que están permitidos son **& () , . : -**.

b) Cuando en los recuadros Shipper, Consignee y Notify indiquen teléfonos, se modificará de la siguiente forma:

Teléfono a Phone

Fono a Phone

Ph. a Ph.:

c) Las descripciones de la mercancía siempre deben ir en inglés al igual para Japón y Europa, exceptuando México que debe ir en español.

d) Cuando aparece el signo porcentaje “%” se cambia por la palabra “percent”.

e) Para las naves con destino a Estados Unidos no se indica fecha en las cláusulas Clean on board o Shipped on board.

3.4.4 Grupo N° 4 (Cláusulas que se utilizan de acuerdo a lo indicado en la reserva del sistema BDS (Booking and documentation system)).

-Cláusula Sea waybill: Se utiliza generalmente para países de America del Norte y Europa.

a) Depende del País al cual va destinada la carga si es algún país Latino americano como Argentina, Chile, Brasil, Colombia, Perú, Ecuador, Venezuela u otro el tipo de B/L se cambia a normal. Esto se debe confirmar con el “booking” mención al respecto se debe confirmar con los ejecutivos comerciales de CSAV.

b) Cuando es un B/L Sea waybill se debe agregar en la descripción de las mercancías la cláusula “cargo to be delivered under sea waybill procedure”.

-FAPA (freight as per agreement) : Se utiliza cuando esta opción aparece en el booking.

a) Se realiza en el recuadro Freight Charges haciendo un click en el cuadro donde aparece “as per agreement” y esto significa que el cliente no quiere que aparezca en el B/L los cargos y montos que esta cancelando.

b) Al imprimir el draft del B/L solo aparecerá la frase “as per agreement” en reemplazo del flete o los montos pagados o por pagar.

c) No se puede utilizar esta cláusula para los países de Sudamérica a excepción de Perú, Ecuador y Colombia.

3.5 Otros Procedimientos que se aplican a la confección del B/L.²⁴

-Cambios de fecha en los B/L

Se debe utilizar cuando ocurre un pronto despacho de la nave y se realiza lo siguiente:

- 1) Ir a documentos y hacer clic en Bill of Lading,
- 2) Luego se edita y se cambia la fecha en la viñeta donde aparece un calendario.
- 3) Luego se cambia en la parte de cláusulas ya sea en “shipped on board o clean on board”.
- 4) Sin regenerar se cambia también en clean o shipped on board y se graba dos veces.
- 5) Terminado estos pasos aparecerá la ventana que dirá que los cambios han sido guardados correctamente.
- 6) Para las cargas sueltas “Break Bulk” y Codelco se deja la cláusula “Clean on board.”
- 7) Para carga en contenedores se deja la cláusula “shipped on board.”

-Procedimiento para la confección de B/L Part of (contenedor dividido para diferentes consignatarios)

- 1) Se toma la primera versión de Shipping instruction.
- 2) Se anotan los montos de los fletes y se ingresan en la planilla de cálculo llamada prorrateo.
- 3) Luego se ingresan los pesos de cada shipping instruction que tiene los pesos “part of” y el sistema arroja el prorrateo automáticamente.
- 4) Se imprime la hoja de prorrateo.

²⁴ Fuente: Elaboración Propia en base a capacitación realizada por compañeros del Departamento Unidad Central de Servicios Área Exportaciones.

- 5) Luego se confeccionan las versiones en orden numérico (1era versión de Shipping instruction, 2da versión).
- 6) En sistema BDS marcar la viñeta “part LOT”, sino se realiza este clic no se podrá tomar la siguiente Shipping instruction.
- 7) Luego se ingresan los montos y el peso según planilla de prorrateo.
- 8) Se cambia el recuadro “base rate” ubicado en fletes por la sigla LL.
- 9) Actualizar los cargos presionando la viñeta “Refresh”.
- 10) El recuadro “eq type” se deja en blanco.

-Procedimiento para la exportación de vinos

- 1) Si la descripción de la carga no especifica literalmente que son vinos en esos casos de debe agregar la siguiente frase: “.xxxx...in total with wine.”
- 2) Generalmente descripción de la mercancía está en litros por ello se digita la frase “flexi tank” que son de 24.000 litros para un contenedor DV20 según lo indicado en el booking.

-Procedimiento para Certificated as non-fumigated (Certificado de no fumigado)

- 1) Cada vez que un exportador solicite reservas, CSAV será el encargado de verificar si la mercadería ha tenido algún proceso de fumigación.
- 2) El exportador es responsable de hacer llegar al ejecutivo comercial de CSAV la información necesaria respecto de la carga, si fue o no fumigada.
- 3) En caso de la carga haber sido fumigada, CSAV santiago realizará la reserva como carga IMO.

4) En caso de no haber fumigada la carga, CSAV santiago debe informar en el recuadro “remarks” del booking la frase certificated as non-fumigated, y se debe agregar a la descripción de la mercancía la siguiente cláusula “ shipper declares and certifies that the commodities has not been fumigated within the container, consequently is not dangerous goods as defined in the IMDG code.”

-Procedimiento para contenedores vacíos

- 1) Se procede como B/L nuevo.
- 2) Recordar siempre asignar los contenedores vacíos normalmente.
- 3) Si los contenedores tienen como país de destino USA se agrega la siguiente cláusula: “instrument of international trade”.

-Procedimiento para sellos de los contenedores

- 1) Verificar que siempre se encuentre en el sello de CSAV el cual comienza con las siglas TB /TC/TT/TK.
- 2) En caso que no contenga la Shipping instruction el sello se debe consultar a quien confeccionó la matriz o rechazar la matriz.
- 3) Las siglas BALTIC/USDA/SAG que en ocasiones anteponen el se deben borrar y sólo dejar los números.

-Forwarder “AMS”

Estos Forwarders son autorizados por La Aduana Americana para emitir B/Ls House (conocimientos de embarque hijo) por su propia cuenta, y se procede de la siguiente Forma:

- 1) Se debe hacer un clic en la viñeta “AMS Certificated”.
- 2) Se confecciona el Conocimiento de embarque en forma normal y al finalizar se debe hacer clic en el “Pincel” que hace activar la barra de herramientas.
- 3) Se abre una ventana la cual solicita ingresar los códigos están en la descripción de la mercancía.
- 4) Una vez ingresados se borran de la descripción de la mercancía.
- 5) Al grabar el conocimiento de embarque los códigos son reflejados por el sistema.

-Forwarder “NO AMS”

- 1) Estos forwarders deben enviar un B/L Master y los B/L s “House” que deseen para sólo una Reserva.
- 2) Se procede normalmente para la confección del conocimiento de embarque considerando que los B/Ls “House” son solo un respaldo documental y no tiene el mismo valor que el B/L “Master”, por lo cual no se realiza ningún cambio en el recuadro “Charge”.

Capítulo 4

Conclusiones.

La investigación desarrollada ha cumplido con el objetivo general de este informe, cual es entregar el proceso de la confección del documento de embarque y sus reglamentos, tanto las leyes que son aplicables a él, como las convenciones que se generaron en países internacionales.

Las reglamentaciones internacionales se expresan a través de la Cámara de Comercio Internacional mediante los principales artículos de la UCP 600 que afectan al documento de embarque ; Art. N° 19, Art. N° 20, Art. N° 21, Art. N° 22, Art. N° 26, Art. N° 27, los cuales indican detalladamente como debe ir firmado el documento de embarque, los timbres que deben poseer, el lugar de despacho, términos y condiciones que las partes deseen aplicar, el trasbordo de la mercancía si lo tuviese, debe indicar el puerto de embarque y el puerto de descarga, el transportista , si es un B/L Sea waybill, la cláusula de documento limpio (Clean transport document) y la cláusula de mercancías en cubierta (On deck shipper's load and count, said by shipper to contain) si es que lo requiere.

Por otra parte, se encuentran las convenciones internacionales las cuales establecen los términos y condiciones mínimas que ayudan a regularizar el transporte internacional, existiendo tres versiones, que se han venido perfeccionando continuamente.

Las normas de La Haya establecen la responsabilidad por pérdida o daño a los bienes transportados por mar bajo un conocimiento de embarque, y los requisitos son los siguientes:

El transportista deberá actuar diligentemente para proporcionar una nave en condiciones de navegabilidad, esta obligación no podrá delegarse, deberá cuidar diligentemente los bienes bajo custodia durante el viaje.

Si cumple con estos requisitos y a pesar de ello ocurre un daño o pérdida de la mercancía puede hacer uso de las excepciones que pueden liberar de la responsabilidad al transportista:

-Negligencia en la navegación, Negligencia en el manejo de la embarcación (en oposición al cuidado de la carga, Incendio, salvo por falta de conocimiento real del transportista.

-El límite de liberación de responsabilidad de \$500 por bulto en los B/L que incorporan las normas de la Haya.

Las Normas de La Haya – Visby es otra conferencia internacional que se realizó para modificar el límite para proporcionar una alternativa peso/bulto. Estos límites se fijaron en Franco Poincare una moneda ficticia, ésta requería una constante redefinición con las monedas del mundo, luego se hizo necesario revalorizarla en monedas nacionales. Por lo cual se redactó un protocolo sobre derechos especiales de giro (SDR) el cual estipulaba límites de éstos, cuyo valor en relación con las monedas del mundo están fácilmente disponibles en fuentes financieras.

Los límites en términos de SDR, era el de mayores de SDR 666,67 por bulto o unidad 2 SDR por kilo.

La modificación de Visby está diseñada para aplicarse a todo Conocimiento de Embarque en que:

El puerto este en un país signatario, el puerto de descarga este en un país signatario, el conocimiento de embarque aplique las Normas de la Haya – Visby en forma contractual.

Las normas de Hamburgo, cambian en forma radical la responsabilidad que los armadores tienen que afrontar por pérdida o daño de los bienes, en aquellos países donde se aplican estas normas.

Las principales diferencias de estas normas en comparación con las anteriores son las siguientes:

-El transportista será responsable por la pérdida, daño o retraso de los bienes que ocurra mientras está a su cargo, a menos que demuestre que tomó las medidas necesarias para evitar el incidente.

-El transportista es responsable por el retraso en la entrega si los bienes no han sido entregados en el puerto de descarga indicado en el contrato de transporte

-Se adopta el sistema de cálculo Peso/ Bulto para el límite de la responsabilidad de transportista pero los montos incrementaron llegando a 835 SDR por bulto y 2,5 SDR por Kilo.

-Las normas de Hamburgo cubren todos los contratos de transportes.

-Estas normas también cubren embarques de animales vivos y carga en cubierta.

Después de haber conocido dos de los aspectos fundamentales a tratar en el informe podemos concluir con el procedimiento de la confección del conocimiento de embarque, el cual se divide en dos partes sistema e-commerce y sistema BDS.

El sistema e-commerce es un portal de internet el cual es una herramienta que sirve para automatizar algunas actividades que se realizaban antes por teléfono, fax, correo electrónico, etc. y está dirigida a los clientes de la Compañía sudamericana de Vapores, los encargados de la capacitación de este portal a los agentes de aduana de los clientes, son los Back office o funcionarios de la unidad central de servicios (UCS).

La principal función que cumple este sistema es la confección de shipping instruction o matrices de los conocimientos de embarque que son enviadas por los clientes y sus agentes al departamento de UCS y llegan en forma automática al sistema BDS las cuales posteriormente van a ser tomadas por los back office para proceder a la confección del conocimiento de embarque o B/L.

Por otra parte se encuentra el sistema BDS (booking and documentation system) , el cual es la principal herramienta para la confección del documento de embarque, este sistema se explicó mediante pantallas que indicaban los pasos a seguir , los detalles importantes de cada recuadro y por su puesto entregando ejemplos que puedan ayudar al posterior desempeño de esta tarea.

EL proceso de confección del sistema BDS se divide en 3 partes:

- 1) El encabezado del conocimiento de embarque , el cual esta compuesto por el; embarcador, consignatario, notificante, puertos de embarque, de carga, puerto de desembarque y descarga, ruta de la nave, también se encuentra el recuadro de reserva y el número del B/L.
- 2) Características particulares que requiere el embarcador, compuesto por los recuadros; marcas y números, número de bultos y contenedores, descripción de la mercancía, peso y volumen.
- 3) Espacio para fletes y recargos, compuesto por; el total del flete marítimo, el lugar de Emisión del B/L, fecha de emisión del B/L, y número de folio del documento.

Y por último se entregan las cláusulas y procedimientos que se aplican para la confección del B/L las primeras se encuentran agrupadas dependiendo de su utilización.

Se puede concluir que el documento de embarque es el documento más importante del transporte marítimo y los requisitos que debe cumplir son a nivel internacional, por lo cual de la confección depende si la mercancía transportada podrá ser recibida conforme al destinatario.

La investigación desarrollada permitió la entrega el aporte, el cual pretende ayudar a entender y conocer mejor el conocimiento de embarque.

Bibliografía.

<http://ecommerce.csavgroup.com/eco/Default.aspx>

<http://www.intranet.saam.cl/>

http://www.csav.cl/index_en.htm

<http://ecommerce.csavgroup.com/ECO/Login.aspx?ReturnUrl=%2feco%2fDefault.aspx>

<http://bds.csavgroup.com/bds/Home/Login.aspx?ReturnUrl=%2fBDS%2fHome%2fdefault.aspx>

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

http://www.ccv.cl/noticias_datos.php?id_noticia=321

<http://www.mundomaritimo.cl>

<http://www.directemar.cl/reglamar/publica-es/tm/TM-012.pdf>

Curso de Capacitación Departamento de documentación 2003.

Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto.
Módulo III Convenciones Internacionales. Universidad del Mar.

Diplomado en Gestión a la nave y a la carga en puerto.
Módulo II administración Chartering. Universidad del Mar.

UCP 600 (Reglas y usos uniformes para créditos documentarios) de la cámara de comercio internacional.

<http://www.unizar.es/eueez/files/UCP600%20CREDITOS%20DOCUMENTARIOS.pdf>

UCP 500 ((Reglas y usos uniformes para créditos documentarios) de la cámara de comercio internacional.

<http://todo1.com/NASApp/cs/BlobServer?blobtable=B2BPdf&blobkey=id&blobcol=urlpdfdoc&blobwhere=1013469554868&blobheader=application/pdf>

Anexos.

Anexo 1 Servicios Agenciamiento Marítimo

Agente Portuario, Agente Protector, Agente de cruce de Canales, Servicio Documental, Servicio Aéreo

A.-Agente de naves Esporádicas: Por medio de una Unidad de Line Managers, dedicados exclusivamente a la atención de clientes de tráficos esporádicos, de forma de ofrecer un canal único de comunicación entre el cliente y todas las Agencias locales.

Cada Line Manager es responsable de una cartera de clientes para la atención de naves, entregando así un servicio personalizado, acorde a las necesidades particulares de cada armador y de cada rubro.

B.- Agente de nave de Línea: Representa a importantes Navieras de tráfico regular en todos los puertos de Chile, entre las que destacan NYK, P&O Nedlloyd, CSAV y Libra.

Servicio Aéreo

Proveen servicios de apoyo, en la cadena logística aeroportuaria, para su carga y tripulación desde nuestro centro de operación, ubicado en el aeropuerto Arturo Merino Benítez - Santiago – Chile

A.-Servicio de tripulación y pasajeros: Se realizan todos los trámites y gestiones para un adecuado embarque y desembarque de tripulantes.

Cobertura en los siguientes servicios:

-Embarque de Tripulantes

Verificación datos personales e itinerarios de vuelos, Informes del arribo , Recepción y asistencia a tripulante en aeropuerto , Chequeo de equipaje y efectos personales, Coordinación y tramitación con extranjería, Coordinación para asignación de escoltas policiales dependiendo de nacionalidad, Gestión documental y autorizaciones de embarque nacional e internacional (OK to board) , Coordinación con transporte terrestre aeropuerto - nave - hotel , Coordinación con Agente de nave en puerto, Reservas de hotel 1-2-3 estrellas (tarifas especiales por convenio) , Reservas de vuelos locales en diferentes líneas aéreas (tarifas especiales) , Cobertura y Pago de servicios relacionados, Control de pagos y facturación de servicios.

-Desembarque de Tripulantes

Verificación datos personales e itinerarios de vuelos (PTA), Verificación de Tickets - Pta, Asistencia a tripulante desde nave hasta aeropuerto para repatriación, Chequeo de equipaje y efectos personales, Coordinación y tramitación con extranjería (salvo conductos), Coordinación para asignación de escoltas policiales dependiendo de nacionalidad, Gestión documental y autorizaciones de desembarque, Coordinación con transporte terrestre nave - hotel – aeropuerto, Coordinación con agente de nave en

puerto, Reservas de hotel (1-2-3 estrellas / tarifas especiales por convenio), Reservas de vuelos locales en diferentes líneas aéreas (tarifas especiales), Cobertura y pago de servicios relacionados, Control de pagos y facturación de servicios.

B.-Servicios a al carga aérea: Ofrecemos un servicio integral de importación y exportación de Carga Aérea, cubriendo las distintas etapas de la cadena logística.

-Importación

Tramitación Aduanera (redestinación), Entrega de información reporte de carga, Pago de Almacenajes Fiscales (Aduana) - privados : Fast Air , Depocargo, Aerosan, Coordinaciones con transporte terrestre, Confección orden de trabajo para control de terceristas (ot), Servicio de almacenaje en aeropuerto al menor costo (Depot SAAM), tracking de carga en conjunto con Línea Aérea o Courier, Retiro y pago de Guía Aérea en compañía o Courier , Coordinaciones con AGA, Coordinaciones con Agente de nave en puerto, Control de facturación de servicios relacionados, Entrega de repuestos a nave y documentación a Transportistas .

-Exportación

Tramitación Aduanera (Exportación), Pago de aranceles y derechos, Emisión informe de tracking de carga aérea expo ,Pago de Almacenajes Fiscales (Aduana) - privados : Fast Air , Depocargo, Aerosan, Coordinación Agencia de Aduana para trámites de exportación, Confección de orden de trabajo para control de terceristas (ot), Reserva de espacio en aerolínea, Pago de flete aéreo (confección de guía aérea) - flete aéreo, Servicio de almacenaje en aeropuerto al menor costo (Depot Aerosan / Saam en aeropuerto), Coordinación con Agente Agente de nave en puerto, Coordinación con transporte terrestre Nave / Depot / Aeropuerto, Control de facturación de servicios relacionados

Anexo 2 Servicio Remolcadores

Atraque / Desatraque de naves, Salvataje, Remolques, Asistencia en operaciones Off Shore.

Anexo 3 Servicios Deposito y Maestranza de contenedores

Almacenaje de contenedores vacíos, Reparaciones estructurales de contenedores, Servicios especiales a contenedores reefer, Arriendo de Gen-Set, Fabricación, venta y arriendo de contenedores y módulos.

- Fabricación, venta y arriendo de contenedores y módulos

SAAM dispone de un amplio y permanente stock de contenedores, con puntos de distribución en todo Chile, desde Arica a Punta Arenas.

Se ofrece la venta y arriendo de contenedores, así como la transformación de unidades, en módulos de contenedores, diseñados a pedido, de acuerdo a las necesidades específicas de los clientes.

Anexo 4 Servicios Terminales y operaciones portuarias

Estiba, Desestiba, Porteos, Conexiones Marítimas

Conexiones Marítimas

Operaciones de conexión y desconexión de los flexibles que bombean hidrocarburos desde las Naves Tanqueras hasta los Depósitos de almacenamiento en tierra en el puerto de Quintero.

Terminales: La compañía, a través de algunas Empresas relacionadas, cuenta con Terminales privados de transferencia de todo tipo de cargas.

ITI, Iquique terminal Internacional

ATI, Antofagasta Terminal Internacional

STI, San Antonio Terminal Internacional

SVTI, San Vicente Terminal Internacional Portuaria Corral.

Anexo 5 Servicios de almacenaje y transporte

Transporte, Control de stock y manejo de inventario, Consolidación / Desconsolidación, Romaneo, Reconocimiento Aduanero, Servicio Integral a contenedores: Servicio importación de contenedores / exportación de contenedores, Almacenaje, Recepción/ Despacho y distribución, Fumigación, Aforo, Servicios logísticos complementarios.

Servicio Integral a contenedores

SAAM ofrece una solución Global a Importadores y Exportadores, integrado en un solo servicio una serie de actividades operativas y documentales, con el objetivo de facilitar los procesos de comercio exterior del cliente, quien de esta forma puede mantener un interlocutor único, que interactúa en forma directa con los restantes actores de la cadena, como son los terminales portuarios, depósitos de contenedores, almacenes especiales entre otros.

A. Servicio de importación de contenedores

SAAM realiza el proceso logístico completo Puerto a Puerta para contenedores de importación, comenzando con el retiro de unidades en puerto, hasta la entrega de carga en la planta del cliente.

Servicios

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

B. Servicios de Exportación de contenedores

SAAM realiza el proceso logístico completo Puerta a Puerto para contenedores de exportación, comenzando con el retiro de carga en la planta del cliente hasta la entrega del contenedor en stacking de la nave.

Servicios

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

Anexo 6 Servicios Terminal Frigorífico

Almacenaje de Carga Congelada, en Cámaras de Frío y Contenedores Reefer, Depósito de Contenedores, Servicios Complementarios: Clasificación de Carga, Etiquetado, Movilización de Carga, Otros, Logística y Transporte.

Anexo 7 Servicios Graneles y cargas masivas

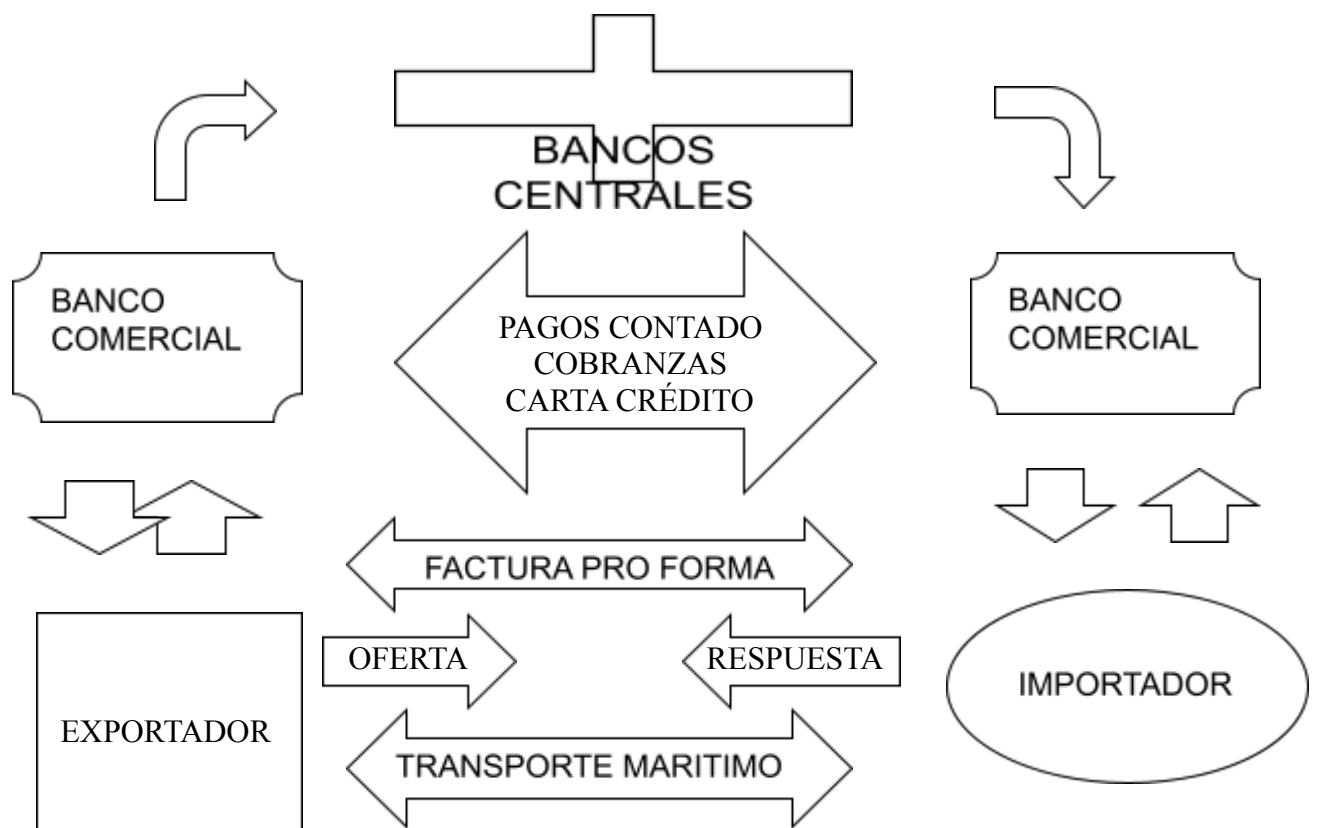
Estiba, Almacenaje y control de inventario, Ensacado, Logística Integral, Desestiba, Romaneo, Consolidaciones, Porteos locales, Mezclado, Transporte.

Proceso que determina los detalles que lleva un conocimiento de embarque

Anexo 8

Proceso que determina los detalles que lleva un conocimiento de embarque

Para este proceso es necesario tener una pequeña reseña de la compra y venta en comercio exterior, su negociación bancaria y su relación con el transporte marítimo



El proceso de una compra internacional es

- Correspondencia entre exportador e importador
- Envío de una factura pro forma
- Aceptación de la compra y aviso al exportador

- Importador obtiene una licencia de importación
- Importador abre una Carta de Crédito a través de un Banco Comercial o sólo solicita el embarque
- El exportador prepara y embarca pedido en el caso de cobranza
- El exportador recibe la notificación de la Carta de Crédito del Banco Comercial y la debe revisar cuidadosamente para verificar si puede cumplir con las condiciones establecidas y luego acepta esas condiciones
- El exportador prepara su mercadería, contrata los servicios adicionales: Flete , seguro , etc.
- Embarca la mercadería y reúne toda la documentación y junto a su factura los presenta al Banco Comercial para su negociación
- El Banco Comercial revisa la conformidad de los documentos con la Carta de Crédito paga o envía los documentos para su pago en el exterior . En su defecto indica que hay discrepancias
- En el caso de Cobranza el Banco envía los documentos al Banco en el exterior para su entrega contra pago

El conocimiento de embarque y el crédito documentario

La norma indica que los créditos están sujetos a las normas internacionales UCP 600

Estos hacen una serie de exigencias que debe cumplir el B/L y que difiere un tanto de las anteriores UCP 500

Anexo 9

Incoterms

Para que el proceso de compra sea suficientemente claro se establecieron los términos internacionales de comercio llamados “Incoterms ,” cuyo propósito es:

Establecer normas de negociación comunes

Evitar malos entendidos, pleitos y litigios por desconocimientos de las prácticas comerciales de cada país

Evitar las pérdidas de tiempo y dinero que ello significa

La Cámara de Comercio internacional publicó por primera vez los Incoterms

En 1936 y luego se fue renovado. Las últimas publicaciones fueron en 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 y 2000

En la última edición se presentan agrupados en cuatro categorías agrupadas por la responsabilidad del exportador y la del importador

El alcance los Incoterms se limita a los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de compra venta en relación a las mercaderías vendidas. (Solo tangibles. No incluye los intangibles como software de ordenador)

Las dos equivocaciones más frecuentes con los incoterms son:

A menudo se interpreta que los incoterms se aplican al contrato de transporte y no al contrato de venta

Se da por sentado que regulan todas las obligaciones que las partes desean incluir en el contrato de compra ventas y no así. (Ejemplo: las condiciones crediticias).

Es necesario para los exportadores e importadores tomar en consideración la vinculación práctica entre los diversos contratos necesarios para ejecutar una venta internacional

Ellos son: El contrato de compra-venta

Contrato de Transporte

Contrato de Seguro

Financiación, supervisión, Bancario, etc

Es necesario saber que los incoterms no tratan de las consecuencias de un incumplimiento contractual ni de las exoneraciones de responsabilidades, debidas a diversas causas. Esas cuestiones se resuelven a través del contrato de compraventa o de la ley aplicable

La revisión del año 2000 indica que se han aflatado estos conceptos en el mercado y solo se han introducido dos cambios:

La obligación del despacho aduanero

Y el pago de derechos en condiciones FAS y DEQ

Y las obligaciones de la carga y descarga en condiciones FCA

La estructura de los Incoterms

Los términos se agruparon en cuatro categorías para facilitar su comprensión

Grupo E El vendedor se limita a poner las mercancías a disposición del comprador en sus propios locales EXW

Grupo F El vendedor se encarga de entregar las mercancías a un transportista designado por el comprador FCA- FAS y FOB

Grupo C El vendedor ha de controlar el transporte, pero sin asumir el riesgo de pérdidas o daño de las mercancías, ni los costos adicionales, debido a acontecimientos ocurridos después de la carga y despacho. CFR- CIF –CPT Y CIP

Grupo D El vendedor ha de soportar todos los gastos y riesgos necesarios para llevar las mercancías al lugar de destino

DAF- DES-DDQ- DDU-DDP

Estas condiciones son internacionales y aplicables a todas las negociaciones, por tal motivo no contemplan aquéllas reglamentaciones de carácter nacional , por ese motivo el vendedor está obligado a advertir al comprador las costumbres del puerto nacionales que afectan la importación

Incoterms 2000 Ordenados por responsabilidad de entrega de la mercancía

E .Salida

EXW Ex Fabrica (Ex Works)

Lugar designado

F Transporte principal no pagado

FCA Libre transportista (Free Carrier)

Lugar designado

FAS Libre al costado de la nave

FOB Libre a bordo (Free on Board)

Puerto de la carga convenido

C Transporte principal pagado
 CFR Costo y Flete (Cost and Freight)
 Puerto de destino convenido
 CIF Costo, seguro y Flete (Cost, Insurance and Freight)
 Puerto de destino convenido
 CPT Transporte pagado hasta (Carriage paid to) Lugar de destino convenido
 CIP Transporte y Seguro pagado hasta (Carriage and Insurance Paid to) Lugar de destino
 convenido
 D llegada
 DAF Entrega en Frontera (Delivered at Frontier). Lugar convenido
 DES Sobre nave (Delivered Ex ship)
 Puerto de destino convenido
 DEQ Sobre el muelle (Delivered Ex Quay) Puerto de destino convenido
 DDU Entregado Derechos Impagos (Delivered Duty Unpaid).
 Lugar de destino convenido
 DDP Entrega derechos pagados (delivered Duty Paid) Lugar de destino convenido
 Incoterms ordenados conforme a la modalidad de transporte incluyendo intermodal:
 EXW –FCA – CPT-CIP – DAF- DDU – DDP
 Para transporte Aéreo
 FCA
 Para transporte Marítimo
 FAS – FOB – CFR- CIF- DES – DEQ

INCOTERMS

Son normas para la interpretación de los términos comerciales utilizados en las transacciones internacionales, elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional (ICC).

La palabra Incoterm viene de la contracción del inglés de Internacional Comercial Terms.

¿Qué regulan los incoterms?

Los incoterms regulan:

- La distribución de documentos
- Las condiciones de entrega de la mercancía
- La distribución de costos de la operación y
- La distribución de riesgos de la operación

¿Qué no regulan los Incoterms?

- Las cláusulas internas de un contrato de compra venta
- La situación de la mercancía
- El traspaso de las mercancías
- El traspaso de propiedad
- La garantía

La forma de pago y
El cumplimiento de compromisos del contrato de compra

Grupos o Categorías Básicas

E= EXW (Salida)

F= FCA, FAS y FOB (sin pago del transportista)

C=CFR, CIF, CPT, CIP (con pago del transportista)

D= DAF, DES, DEQ, DDU y DDP (Llegada)

Recomendaciones

Para todo tipo de transporte:

EXW- FCA-CPT-CIP-DDU-DDP

Para transporte marítimo y en aguas interiores:

FAS-FOB-CFR-CIF-DES-DEQ

Análisis de los Incoterms

1.- EXW (Ex work – en fábrica)

Significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del comprador en su establecimiento o en otro lugar convenido.

Este término no debe ser utilizado cuando el comprador no pueda completar las formalidades (despacho) de exportación directa o indirectamente. En estas circunstancias, debe ser usado el término FCA.

Descripción de Gastos

El comprador deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor.

Asumir todos los costos y riesgos inherentes a la recepción de la mercancía en los locales del vendedor.

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno e internacional)

La contratación del seguro (tránsito interno e internacional)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencias –impuestos, etc.)

Las maniobras de descarga, carga y estiba en el puerto de embarque.

Los gastos incurridos desde la llegada de las mercancías al puerto de destino hasta el lugar convenido (fábrica – bodega del comprador)

FCA (Free carrier at- Libre transportista en...)

Significa que el vendedor entrega la mercancía, despachada a la exportación, al transportista nombrado por el comprador en el lugar convenido en el contrato de compraventa

INCO 2000: si el vendedor entrega las mercancías al transportista en sus almacenes, éste debe embarcar las mercancías al medio de transporte, si se hace en cualquier otro sitio, el vendedor no tiene esta obligación.

Descripción de gastos

El vendedor deberá ser responsable:

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)
La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)
Asumir los gastos de aduana (agencia e impuestos) en el punto de embarque.
El comprador deberá ser responsable de:
La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor
Las maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque
Asumir los costos de transporte flete principal y seguro de la mercancía para el tránsito internacional)
Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido. (Fábrica, taller o bodega del comprador).

FAS (Free alongside ship –Libre al Costado del Barco...)

Significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando es colocada al costado del buque de puerto de embarque convenido.

INCO 2000: La obligación del despacho aduanero de exportación pasa a ser una obligación del vendedor. Esto representa un cambio completo con respecto a las versiones anteriores de los incoterms, que exigían al comprador que organizara el despacho aduanero para la exportación.

Descripción de gastos

El vendedor deberá ser responsable de:

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencia e impuestos)

Los gastos incurridos en la maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque etc.

El comprador deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los costos de transporte (flete principal y seguro de la mercancía para el tránsito internacional)

Asumir la responsabilidad de los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento de la entrega

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido. (Fábrica, taller o bodega del comprador)

FOB (Free on Board - Libre a bordo...)

Significa que el vendedor cumple su obligación de entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque, en el puerto de embarque convenido.

Si las partes no han acordado estrictamente que la entrega de las mercancías se cumple, (cruzando los rieles de carga de buque” (borda del buque), debe ser usado el término FCA.

Descripción de Gastos

El vendedor deberá ser responsable de:

Asumir los gastos de flete y traslado de las mercancías (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno).

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agente, permisos y otros impuestos).

Las maniobras de descarga, carga, estiba en el punto de embarque

El comprador deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los costos de transporte (flete principal y seguro la mercancía para el tránsito internacional)

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido (fábrica, taller o bodega del comprador).

CFR (Cost and Freight – Costo y flete...)

Significa que el vendedor concreta la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

Si las partes no han acordado estrictamente que la entrega de las mercancías se cumple “cruzando los rieles de carga de buque” (borda de buque) deben ser usados los términos CPT O CIP

Descripción de Gastos:

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencia e impuestos)

Las maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque

Asumir los costos de transporte (flete principal)

El comprador deberá ser responsable de:

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía para el tránsito internacional

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido (fábrica, taller o bodega del comprador)

CIF (Cost, insurance and freight – Costo, seguro y flete...)

Significa que el vendedor cumple su obligación de entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

Si las partes no han acordado estrictamente que la entrega de las mercancías se cumple “cruzando los rieles de carga de buque” (borda del buque), deben ser usados los términos CPT O CIP.

Descripción de Gastos

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencia e impuestos).

Las maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque

Asumir los costos de transporte (flete principal)

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía por el mínimo de la cobertura y pagar la prima (tránsito internacional)

El comprador deberá ser responsable de:

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido (fábrica, taller o bodega del comprador).

CPT (Carrier Paid To – Transporte Pagado hasta...)

Significa que el vendedor realiza la entrega de la mercancía cuando la pone a disposición del transportista designado por él.

Descripción de Gastos

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor.

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno).

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno).

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agente y permisología e impuestos).

Las maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque

Asumir los costos de transporte (flete principal)

El comprador deberá ser responsable de:

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía para el tránsito internacional

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido (fábrica, taller o bodega del comprador)

CIP (Carrier and Insurance Paid To – Transporte y Seguro Pagado Hasta...)

Significa que el vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo CPT, con la responsabilidad adicional de conseguir un seguro para la carga contra el riesgo, que soporta el comprador, de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

Descripción de Gastos:

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencia e impuestos)

Las maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque

Asumir los costos de transporte (flete principal)

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía (tránsito internacional)

El comprador deberá ser responsable de :

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido. (Fábrica, taller o bodega del comprador)

DAF (Delivered at Frontier – Entregado en la Frontera....)

Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando la mercancía, despachada en aduana para la exportación, en el punto y lugar convenido de la frontera, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante.

Este término puede ser utilizado indistintamente en cualquier medio de transporte, cuando los bienes deben ser entregados en una frontera terrestre. Cuando la entrega deba producirse en un puerto de destino, a bordo del buque o sobre el muelle del puerto, deben ser usados los términos DES ó DEQ.

Descripción de Gastos:

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agente y permisología e impuestos)

Las maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque

Asumir los costos de transporte (flete principal)

El comprador deberá ser responsable de:

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía desde el punto de embarque (tránsito internacional)

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido

DDU (Delivered Duty Unpaid – Entregado, derechos no pagados....)

Significa que el vendedor debe entregar la mercancía en el lugar convenido del país del importador y debe soportar los gastos y riesgos inherentes hasta este punto.

Descripción de Gastos

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencia e impuestos)

Las maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque

Asumir los costos de transporte (flete principal)

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía por el mínimo de la cobertura y pagar la prima (tránsito internacional)

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido.

El comprador deberá ser responsable de:

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de destino (agente, permisología, e impuestos de importación)

Los gastos del traslado de la mercancía hasta su destino final (fábrica, taller o bodega del comprador), y el seguro de la misma por concepto de tránsito interno.

DDP (Delivered Duty Paid – Entregado, derechos Pagados...)

Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía cuando haya sido puesta a disposición del comprador en el lugar convenido del país de importación.

Descripción de Gastos

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencia e impuestos)

Las maniobras de descarga, carga y estiba en el punto de embarque

Asumir los costos de transporte (flete principal)

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía (tránsito internacional)

El comprador deberá ser responsable de :

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía para el tránsito internacional

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido (Fábrica, taller o bodega del comprador)

DES (Delivery Ex Ship – Entregado sobre el buque)

Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador a bordo del buque, en el puerto de destino convenido, sin despacharla en la aduana para su importación

Descripción de Gastos

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección del medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencia e impuestos)

Las maniobras de descarga, carga, estiba en el punto de embarque.

Asumir los costos de transporte (flete principal)

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía por el mínimo de la cobertura y pagar la prima (tránsito internacional)

El comprador deberá ser responsable de:

Los gastos incurridos desde la llegada de la mercancía al puerto de destino hasta el lugar convenido (Fábrica, taller o bodega del comprador)

DEQ (Delivery Ex Quay – Entregado sobre el Muelle...)

Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador sobre el muelle, en el puerto de destino, despachada en la aduana para la importación.

INCO 2000: Este término exige del comprador el despacho aduanero de la mercancía para la importación y el pago de todos los trámites, derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la importación. Representan un cambio con respecto a las versiones anteriores que ponían a cargo del vendedor el despacho aduanero para la importación .

Descripción de Gastos

El vendedor deberá ser responsable de:

La elección de medio de transporte en la fábrica o bodega del vendedor

Asumir los gastos de flete y traslado de la mercancía (interno)

La contratación del seguro de la mercancía (tránsito interno)

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de embarque (agencia e impuestos)

Las maniobras de descarga, carga, estiba en el punto de embarque

Asumir los costos de transporte (flete principal)

Asumir la contratación y los costos del seguro de la mercancía por el mínimo de la cobertura y pagar la prima (tránsito internacional)

En el punto de destino, el vendedor será responsable de los costos incurridos de maniobra, carga, estiba.

El comprador y el vendedor serán responsables de los gastos del traslado de la mercancía hasta su destino final y el seguro de la misma por concepto de tránsito interno

El comprador deberá ser responsable de:

Asumir a su riesgo y expensas los gastos de aduana en el punto de destino (agente, permisología, e impuestos de importación)

El comprador y el vendedor serán responsables de los gastos del traslado de la mercancía hasta su destino final y el seguro de la misma por concepto de tránsito interno.

Anexo 10

Nomenclatura de sistema BDS para la confección del B/L

Nomenclatura de puertos:

Arica	01A
Antofagasta	01B
Iquique	01C
Valparaíso	01E
San Antonio	01G
Puerto Chacabuco	01K
Puerto Talcahuano	01H
Punta Arenas	01L

Siempre se debe verificar que el número de B/L asignado contenga la correcta sigla para el puerto que se embarcará, de no ser así, existe un error en la agencia documental.

Para solucionar este defecto se debe llamar directamente a Santiago a Customer service a la persona que confeccionó el booking.

Anexo 11

Nomenclatura de Países:

País	Nom	País	Nom	País	Nom	País	Nom
Perú	PR	Holand	NL	Spain	ES	Finland	FI
Ireland	IE	Switzerland	CH	China	CN	Honduras	HN
Germany	DE	Korea	KR	Taiwán	TW	Rep. Dominicana	DO
England	GB	Usa	US	Japón	JP	Trinidad y Tobago	TT
Hong Kong	HK	Brazil	BR	Sweden	SE	Canada	CA

Denmark	DK	México	MX	Panama	PA	Grecia	GR
Belgium	BE	Ecuador	EC	Francia	FR	Guatemala	GT
Guatemala	GT	Venezuela	VE	Vietnam	UN		
Italy	IT	Argentina	AR	Filipinas	PH		
Honduras	HN	Israel	IL	Singapur	SG		

--	--	--	--	--	--	--	--

Anexo 12

Nomenclatura de Unidades

Bobinas REELS

Cajas BOXE

Cartones CTNS

Bundles BUND

Piezas PIEC

Si no se encuentra la descripción del embalaje exacta se puede completar con unidad (UNIT).

Anexo 13

Ámbito legal de las convenciones internacionales

Navegabilidad

Responsabilidad

Exclusión de Responsabilidad

Transporte de Mercaderías en Contenedores

Definición Navegabilidad

La definición que entrega “Eldridge on Marine Policies” (Eldridge sobre pólizas marítimas es quizás la más explícita, y se cita mas adelante.

La nave no sólo debe estar bien provista de todo lo necesario para el viaje asegurado. Su capitán debe ser competente y su tripulación suficiente, y si en cualquiera parte del viaje se necesitara a un piloto, debe embarcar a un especialista en las aguas que vaya a surcar.

Las bodegas deben ser suficientes y, en caso de que el viaje fuera de una naturaleza tal que exige los servicios de un doctor, este deberá contar con los medicamentos y el instrumental necesarios.

En caso de un buque a vapor, este deberá contar con combustible suficiente y su maquinaria deberá estar sana; Por lo que si el propietario o el fletador la usaran para transportar carga, deberá estar en un estado apto para hacerlo con seguridad para esa determinada carga.

El análisis de lo anterior relativo a estas garantías justificaría las siguientes proposiciones:

- a) Una nave puede estar navegable para un viaje determinado pero no para otro
- b) Una nave puede estar navegable para una parte de una viaje que pueda separarse en tramos, pero no para todas, o algunas de las partes restantes.

- c) Una nave puede estar navegable para una carga determinada pero no para otra.

Responsabilidad Legal

Rompimiento del Contrato. La responsabilidad legal se crea mediante la violación del contrato de transporte, es decir conocimiento de Embarque o el contrato de Fletamento de espacios si se ha vendido espacio a otro transportista; o a una violación de la ley que se aplica porque así se estipula en el contrato o porque la ley nacional local lo aplica sin excepción

Límites de la responsabilidad legal. El contrato de transporte y algunas leyes y convenciones internacionales estipulan un límite para la responsabilidad legal del transportista. Estas leyes y cláusulas contractuales protegen al transportista (y al agente y a los subcontratistas del transportista) de tener que pagar una demanda muy grande cuando no podían haber conocido el valor de la carga que estaban transportando

Período de Responsabilidad. Si el transportista contratara el suministro de servicios como mandante, éste acepta la responsabilidad de pérdida o daño de la mercadería que se produce entre el momento en que se hace cargo de la mercadería y hasta el momento en que esta en condiciones de traspasarle la custodia de la misma.

- a) Se considerará que el transportista se ha hecho cargo de la mercadería cuando el cliente la ha entregado a éste o cuando el cliente la ha liberado o entregado a cualquier persona que actué a nombre del transportista de conformidad con cualquier orden del transportista respecto del cumplimiento del servicio.

b) Se considerará que el transportista ha entregado la mercadería cuando ésta se haya puesto a disposición del cliente (o persona designada por este) y cuando se haya dado aviso de la entrega al cliente (o a la persona designada en la dirección indicada por el cliente), con posterioridad a la presentación del o de los servicios contratados.

Peso de la prueba .Cuando la mercadería es liberada al consignatario o a quien actúe en su nombre, “sin observaciones “, se considerará entregada en las mismas aparentes buenas condiciones en que fue recibida .Esta entrega constituye solamente una evidencia a primera vista de la entrega.

Exclusión de Responsabilidad establecidas en La Haya y Haya Visby

Cuando el transportista actúe como agente o mandante, quedará liberado de la responsabilidad de pérdida, daño o gasto si en la medida en que los mismos sean causados por:

a) El acto u omisión del cliente, o de una persona distinta del transportista que actúa a nombre del cliente, del propietario o de la persona que encargó la mercadería al transportista.

b) La insuficiencia en el embalaje y/o marcas y/o etiquetas y/o numeraciones a menos que el transportista se haya comprometido a realizar el embalaje, el marcado o el etiquetado o la numeración de la mercancía.

c) El manejo, carga, estiba. O descarga de mercadería por parte del cliente, el propietario o cualquier otra persona distinta del transportista que actúa a nombre del cliente.

- d) Vicio propio de la mercadería.
- e) Huelga, paro patronal, suspensión de trabajo o restricción del trabajo.
- f) Cualquier causa o evento que el transportista sea incapaz de evitar y cuyas consecuencias el transportista sea incapaz de prever mediante el ejercicio de diligencia razonable.
- g) Un accidente nuclear.
- h) Un acto u omisión del transportista, cuyas consecuencias no pudiera haber previsto en forma razonable.
- i) Cumplimiento con la orden de alguna persona autorizada a entregarla. El transportista será responsable de probar que aquella pérdida o daño se debió a una o más de las causas o eventos indicados anteriormente.

Asociaciones de Protección e Indemnización “P and I”

-Cobertura de las Asociaciones P and I

-Texto del conocimiento de embarque B/L

-Exclusión de la cobertura P and I

-¼ Casco y Maquinaria

-Cobertura de Responsabilidad del propietario de la Nave (S.O.L.)

-Deducibles

Los armadores se han agrupado en estos clubes para protegerse mutuamente entre ellos contra las responsabilidades que normalmente no están cubiertas por los aseguradores.

Riesgos cubiertos, incluyen lesiones corporales otras responsabilidades de la tripulación responsabilidad civil por la colisión no cubierta bajo la póliza de casco y maquinaria.

Daño a las instalaciones portuarias y otros objetos flotantes gastos por cuarentena, remoción de restos de naufragio, responsabilidad por polución y también incluye la responsabilidad bajo contrato de remolque.

También se considera una provisión por daños a otras naves aparte de la colisión tales como erosión excesiva, incendio, explosión o por la caída de objetos al mar.

La cobertura de indemnización relacionada con la responsabilidad de los armadores con la carga, por merma falta de entrega, daños y otros. Este también cubre gastos de inmigración, multas de aduana producidas por negligencia del capitán y tripulación y también por el riesgo de no poder efectuar la contribución de la carga para una avería gruesa y salvatage debido a la innavegabilidad de la nave.

La proporción de la avería gruesa correspondiente a la nave, no recuperable bajo la póliza de seguro de casco y maquinaria, igualmente las obligaciones por el exceso en la colisión, también se cubre por el club en ciertas circunstancias.

Estos clubes que manejan gran cantidad de casos, emplean abogados y liquidadores a tiempo completo.

Quienes no practican su profesión en forma particular. De esta manera cuando los aseguradores de casco y los P & I tienen intereses comunes en la responsabilidad por colisión, normalmente los primeros descansan en el trabajo profesional realizado por los expertos de los clubes.

Los clubes de P & I y los aseguradores de casco cooperan estrechamente en los casos por colisiones donde normalmente los clubes son requeridos para entregar las garantías suficientes a las terceras partes involucradas, con el fin de mantener la nave enteramente libre de ser arrestada (o para prevenir esta). Si bien la emisión de esta garantía es a completa discreción de los clubes, están dispuestos a proveer se de este servicio donde sea posible, dependiendo de que a su vez el club obtenga una contra garantía del armador y su asegurador poseedor de los $\frac{3}{4}$ de responsabilidad la póliza de casco.

En muchas ocasiones el club será quien soporte el peso más grande de la responsabilidad por si solo, debido a que los $\frac{3}{4}$ restante, son entregados a reaseguradores por lo tanto ninguno de ellos soporta una parte importante del riesgo.

Por tradición la póliza anual para los clubes Ingleses comienza el 20 de Febrero de cada año, debido a que en esta fecha era la de apertura de navegación en el mar Báltico. Fecha cuando los clubes se formaron.

Transporte en contenedores y sus términos

La responsabilidad civil del Emisor de un conocimiento de Embarque esta regulada por las condiciones de transporte que ofrece.

Estas condiciones pueden ser Fcl/Fcl, Lcl/Lcl o una serie de combinaciones de ambas modalidades.

Condición FCL

- El transportador contractual deberá preocuparse de entregar una unidad en perfectas condiciones para el transporte marítimo en el lugar acordado con el embarcador.
- Recibirla del embarcador en un lugar acordado, debidamente cargada y sellada.
- Entregarla en destino en las mismas aparentes buenas condiciones.

Condición LCL

El transportista contractual deberá:

- Revisar que la unidad a utilizar este en perfectas condiciones
- Recibir la carga, contarla y constatar su aparente estado
- Efectuar la operación de llenado y sellado de la unidad
- Y en destino entregar la carga en las mismas aparentes condiciones en las que fue recibida.

Los términos de transportes

En ambos casos, términos FCL o LCL, delimitan las responsabilidades de los diferentes actores del transporte

-No son reservas.

-Son términos de transporte.

- Condición FCL

Cuando el sello de origen no es el mismo o sencillamente, la única arriba sin el sello respectivo, el emisor encontrará completamente comprometida su responsabilidad ante cualquier diferencia existente al momento de la entrega de la misma.

Por el contrario cuando la unidad es entregada con el sello original, podrá escapar fácilmente de cualquier responsabilidad que se pretenda imputar por alguna diferencia encontrada en la carga.

- Responsabilidad bajo condición LCL

En este caso la figura cambia. Debido a que cualquier diferencia en la carga, recaerá la responsabilidad del emisor del conocimiento de embarque

Pero el uso adecuado de la documentación le permitirá saber en que instancia se produjo el daño a la carga y el responsable de la misma.

Anexo 14

Casos especiales en la confección de B/L

1.- No se deben aceptar frases en que el transportista parece certificando condiciones ajenas al transporte:

Ej: “Cargo load as per setter of credit.”

“In conformity with letter of credit. ”

Tampoco se deben incluir referencias a la compraventa, tales como precios pactados FOB – CIF u otra condición distinta al transporte.

2.- Una de las solicitudes más comunes del consignatario es consignar la carga a:

Made out To Order of Industrias Forestales S.A.

La frase en ingles “made out” significa hecho o confeccionado y forma parte de la redacción de una Carta de Crédito.

El párrafo de la carta de crédito es: “A full set of three original Bills of Lading made out to order of Industrias Forestales S.A. and blank endorsed”.

Si bien actualmente no implica un riesgo legal, el principio es que las cosas deben ser efectuadas correctamente y no erróneamente. No se justifica por el hecho de no poder imaginar consecuencias legales negativas.

3.- Cuando el cliente tiene en su poder un B/L received for shipment generalmente solicita otro Clean on Board, pero no devuelve el primitivo. Por ninguna circunstancia se debe permitir que haya simultáneamente más de un juego de B/L s originales, aunque sea un Received for Shipment ya que son fácilmente adulterables, transformándolos en Clean on Board.

4.- A veces el personal del transportista instruyen alteraciones incorrectas al B/L, Las cuales pueden ser causa de fraude y el agente cree estar libre de culpa por tener instrucciones escritas del transportista. Legalmente el agente también es culpable. Por lo tanto los cambios deben ser aprobados por el personal autorizado del transportista. Hay que tener en cuenta que una autorización escrita o una carta de garantía del shipper resulta ser todo lo contrario, es una prueba que la agencia y el transportista se coludieron ex profeso para engañar a tercero ,el consignatario final .

5.- Cada vez que se emita u nuevo original para corregir un B/L ya emitido se debe guardar el original primitivo debidamente anulado con los antecedentes y deben estar a disposición del transportista en caso de un problema legal o de inspección del transportista en caso de un problema legal o de inspección. Por ningún motivo se debe romper el set de originales primitivo.

6.- La emisión dividida de originales no es aceptable legalmente (se emite un original en origen y dos en destino o viceversa) porque se entiende que todo el set se emite en tres originales del mismo tenor y fecha . Por tanto al tener uno de ellos una firma y lugar distinto se entiende que uno de los dos es falso, ya sea el emitido en origen o el emitido en destino.

No obstante, si por razones comerciales el Transportista obtiene autorización de sus aseguradores para un país o un puerto determinado, éste debe entregar instrucciones bien precisas sobre la materia.

En todo caso es conveniente agregar una cláusula al B/L:

“As per shipper’s written request, one original Bill of lading to be issued at port of loading and two other original bills of lading to be issued at the port of discharge, all of same tenor and date , one of which being accomplished the other stand void .”

7.- Express Release.

Es común que embarcadores instruyan poner en el B/L la frase

Express Release = Entrega Expresa. Esto quiere decir que la carga debe ser entregada en destino sin presentación del original a solo solicitud del consignatario.

En términos navieros es una emisión de B/L en destino. Pero el Forwarder o Embarcador operan con B/L s hijos y solo se interesa por la entrega de la carga y no desea retirar un original en destino.

En el supuesto que se acepte a emitir al set de originales en destino dicho B/L no puede estar emitido como sigue:

A la orden – A la orden del Shipper – To the Order – A la orden de una empresa con domicilio en Chile.

En estos casos los originales requerirán del endoso del shipper para transferir la carga .Si la agencia accede a hacerlo, esta operando incorrectamente .En resumen: No se debe poner en ningún B/L del grupo CSAV la frase EXPRESS RELEASE.

Porque existe una solución. La emisión de un Sea waybill.

Sea waybill

Es un documento similar al B/L en cuanto a:

- a) Sus formas y cláusulas son similares en muchos aspectos.
- b) Constituye una evidencia de la existencia de un contrato de transporte entre embarcador y Transportista.
- c) Constituye un recibo de carga por parte del transportista.
- d) Autoriza la entrega de la carga a una persona distinta del embarcador.

Sin embargo se diferencia del B/L en cuanto a:

- a) No es negociable (en ninguna circunstancia)
- b) No constituye un título sobre las mercancías, ya que si bien permite retirar la carga a la persona que parece individualizada como consignatario, este documento no es de carácter negociable.
- c) No hace necesaria la transferencia física del documento al consignatario.
- d) La carga puede , en principio , entregarse sin presentación del Seaway Bill

(Aunque no es recomendable)

En la práctica el embarcador identifica al consignatario el respectivo casillero, con el nombre y dirección.

Así el transportista emitirá el Sea waybill con los detalles de costumbre y entregará la carga en destino al consignatario, bastando se identifique como la persona indicada por el embarcador. Aunque es recomendable, no es necesario, que el consignatario se presente con el Sea waybill original.

Las ventajas del Sea waybill sobre el B/L son:

- 1.- No vienen en tres originales, sino que en un documento, por este motivo, reduce el riesgo de fraude.
- 2.- No depende de la presentación física del documento para la entrega de la carga, evitando así las demoras de las naves, contenedores, etc.
- 3.- Se ajusta muy bien al EDI (Electronic data Interchange) (transmisión electrónica).

Las desventajas en relación al B/L son:

- 1.- Al no ser negociable, los bancos no los amparan aunque en las reglas ICC 500 se determina su aceptación Art. 24
- 2.- Los aseguradores son reacios a dar cobertura por hechos que involucren carga amparada por Seaway Bills.
- 3.- En algunas jurisdicciones el transportista no puede demandar (desfavorable para CSAV) o ser demandado (favorable para el transportista) sobre la base de un Sea waybill.
- 4.- En general existe un temor al cambio y a la introducción de este nuevo documento en el comercio marítimo, por desconocer su uso correcto.

Enmiendas en el B/L

Cualquiera información en un conocimiento de embarque forma parte de los términos y condiciones de los mismos. Estos podrían estar impresos al reverso o estar impresos, timbrados o escritos a mano en la cara del documento y es especialmente importante notar que cualquier información que aparezca en la cara de un conocimiento de embarque está predominando sobre los términos y condiciones que aparecen en el reverso. Vale destacar la importancia de la prudencia antes de adoptar cualquier medida.