



**UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES**

**FACTURACIÓN DE SERVICIO DE MOVIMIENTOS DE CONTENEDORES  
GATE IN – GATE OUT PARA ULTRAMAR AGENCIA MARÍTIMA  
LIMITADA**

**Autor  
MAURICIO ANTONIO FUENTES ACEVEDO**

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

**PROFESOR GUÍA: SR. PATRICIO VICENCIO G.**

**Santiago, Diciembre de 2011.**

## **Agradecimientos**

Existen muchas personas a las cuales dar gracias, primero que todo a mi hija Florencia que me dio la fuerza y la voluntad para terminar este proceso, a mis padres por la paciencia y la ayuda brindada en estos años, a Francisca por poner la presión necesaria y darme energía, al resto de mi familia por el apoyo constante, a mis amigos Alejandro Garrido, Daniel Abumohor, Pablo Parra, Lorena Carrasco, Orlando Solorza, Joceline Urrea, Natalia Pérez, Manuel Huerta, Felipe Vega, Jessica Escalona, Daniela Morales y Álvaro Rojas por los consejos, la ayuda, el aguante y los buenos momentos que me dieron en distintas etapas de mi vida, espero algún día devolverles la mano de la mejor manera. A mi supervisor y jefe en Ultramar, actualmente mi amigo Cristian Vega por el apoyo, la paciencia y el tiempo brindado para enseñar de buena manera y con la mejor disposición. Al Profesor Patricio Vicencio por la atención y el apoyo otorgado, a distintos profesores de nuestra querida Universidad que nos han enseñado con excelencia a ser los mejores en nuestra área. A muchas personas que me ayudaron en todo este proceso y no puedo nombrar porque son demasiadas. A todos quiero darle las gracias por hacer de estos años una gran experiencia.

## **ÍNDICE**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Agradecimientos</b>                                 | <b>2</b>  |
| <b>Introducción</b>                                    | <b>8</b>  |
| <b>Objetivos Generales</b>                             | <b>10</b> |
| <b>Objetivos Específicos</b>                           | <b>10</b> |
| <b>CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO</b>                       | <b>11</b> |
| <b>1.1 El transporte</b>                               | <b>11</b> |
| <b>1.2 Transporte Multimodal</b>                       | <b>13</b> |
| <b>1.3 El Transporte Marítimo</b>                      | <b>15</b> |
| <b>1.4 Sujetos del Transporte Marítimo</b>             | <b>17</b> |
| <b>1.5 Propietario</b>                                 | <b>17</b> |
| <b>1.6 Armador</b>                                     | <b>17</b> |
| <b>1.7 Agente Marítimo</b>                             | <b>18</b> |
| <b>1.8 Freight Forwarder</b>                           | <b>19</b> |
| <b>1.9 Servicio Nacional de Aduanas</b>                | <b>20</b> |
| <b>1.10 Territorio Aduanero y Zonas De Competencia</b> | <b>20</b> |
| Zona Primaria.   | 21        |
| Zona Secundaria.                                       | 21        |
| <b>1.11 Agente de Aduana</b>                           | <b>22</b> |
| <b>1.12 Consolidación de Carga</b>                     | <b>23</b> |
| <b>1.13 Contenedor Intermodal</b>                      | <b>24</b> |
| <b>1.13.1 El Contenedor</b>                            | <b>24</b> |
| <b>1.13.2 Historia</b>                                 | <b>25</b> |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1.13.3 Tipos de Contenedores</b>  | <b>26</b> |
| Bulk   | 26        |
| Dry Van  | 27        |
| Half   | 27        |
| High Cube  | 27        |
| Open Top   | 28        |
| Flat Rack  | 28        |
| Hard Top   | 28        |
| Open Side  | 29        |
| Reefer   | 29        |
| Tank   | 29        |
| Ventilated   | 30        |
| Plataform  | 30        |
| Conair   | 30        |
| <b>1.13.4 Accesorio Gen-Set</b>  | <b>31</b> |
| <b>1.13.5 Trinca de Contenedores</b>   | <b>31</b> |
| Trinca de Contenedores en Naves  | 32        |
| Trinca en trailers utilizados en terminal de contenedores.                                   | 33        |
| <b>1.13.6 Seguro de Contenedores</b>   | <b>34</b> |
| Alternativas de cobertura  | 34        |
| <b>1.13.7 Tipo de Carga</b>  | <b>35</b> |
| Carga General  | 35        |
| Carga a Granel   | 36        |
| <b>1.13.8 Naturaleza de la carga</b>   | <b>36</b> |
| <b>1.13.9 Clasificación de Materiales Peligrosos.</b>  | <b>38</b> |
| <b>1.14 Documentos Relacionados con el Movimiento de Contenedores.</b>                       | <b>39</b> |
| <b>1.14.1 Reserva (Booking)</b>  | <b>39</b> |
| <b>1.14.2 Título de Admisión Temporal de Contenedores (TACT)</b>                             | <b>39</b> |
| <b>1.14.3 EIR (Equipment Interchange Receipt)</b>  | <b>39</b> |
| <b>1.14.3 D.U.S. (Documento Único de Salida)</b>   | <b>40</b> |
| <b>1.14.4 Manifiesto Internacional de Carga – Declaración de Transito Aduanero (MIC/DTA)</b> | <b>41</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1.14.5 Conocimiento de Embarque (Bill of Lading - B/L)</b>                                 | <b>42</b> |
| Clasificación según el modo de transferir el B/L  | 44        |
| Clasificación según quien emite el B/L  | 44        |
| <br>  |           |
| <b>CAPÍTULO II: DESCRIPCIÓN DE LA EMPRESA</b>   | <b>45</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.1 Introducción</b>   | <b>45</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.2 Información acerca de la empresa</b>   | <b>45</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.3 Reseña histórica de la compañía</b>  | <b>46</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.4 Estructura Organizacional del Holding Ultramar</b>                                     | <b>48</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.5 Ultramar Agencia Marítima Limitada en Chile.</b>                                       | <b>50</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.6 Estructura Organizacional CyD Ultramar Agencia Marítima Ltda.</b>                      | <b>50</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.7 Misión de la compañía</b>  | <b>52</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.8 Visión de la compañía</b>  | <b>52</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.9 Principios Gerenciales</b>   | <b>52</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.10 Principios y Valores</b>  | <b>54</b> |
| <br>  |           |
| <b>2.11 Áreas de Negocios relacionadas al proceso GATE IN / OUT en ULTRAMAR.</b>              | <b>55</b> |
| 2.11.1 Área de Negocio de Logística   | 55        |
| 2.11.2 Área de Negocio de Demurrage   | 55        |
| 2.11.3 Área de Negocio Gates  | 56        |
| <br>  |           |
| <b>2.12 Breve reseña de empresas del Holding Ultramar relacionadas al proceso GATE IN/OUT</b> | <b>56</b> |
| 2.12.1 SITRANS (Servicios Integrados De Transporte Ltda.)                                     | 56        |
| 2.12.2 TPS (Terminal Pacífico Sur)  | 58        |
| <br>  |           |
| <b>CAPITULO III: DESCRIPCIÓN DE LAS FUNCIONES REALIZADAS</b>                                  | <b>59</b> |
| <br>  |           |
| <b>3.1 Trabajo Realizado</b>  | <b>59</b> |
| <br>  |           |
| <b>3.2 Desarrollo del Negocio “GATE IN – GATE OUT” para los agentes marítimos</b>             | <b>60</b> |
| <br>  |           |
| <b>3.3 Proceso de Pareo de archivos entre SITRANS y ULTRAMAR</b>                              | <b>61</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>3.4 Delimitación de responsabilidades entre SITRANS y ULTRAMAR por el Servicio de GATE IN/GATE OUT</b>                       | <b>66</b> |
| 3.4.1 Responsabilidades SITRANS.  | 66        |
| 3.4.2 Responsabilidades Ultramar AG. Marítima Ltda.   | 67        |
| 3.4.3 Contingencias en transmisión de información entre ULTRAMAR-SITRANS  | 68        |
| <b>3.5 Herramientas Necesarias para la facturación de GATE IN/GATE OUT</b>  | <b>69</b> |
| <b>3.5.1 E.D.I. (Electronic Data Interchange)</b>   | <b>69</b> |
| <b>3.5.2 EDI-301</b>  | <b>70</b> |
| <b>3.5.3 Sistema C.A.S. (Container Administration System)</b>   | <b>71</b> |
| 3.5.3.1 Movimientos del C.A.S.  | 73        |
| 3.5.3.2 Siglas relacionadas a los Movimientos procesados por C.A.S.   | 75        |
| 3.5.3.3 Movimientos C.A.S. clasificados según los servicios relacionados  | 76        |
| 3.5.3.4 Sistemas que componen el C.A.S.   | 77        |
| <b>3.5.4 Sistema SBM</b>  | <b>80</b> |
| <b>3.5.5 BLIMP/BLEXP</b>  | <b>81</b> |
| <b>3.5.6 Herramientas WEB</b>   | <b>81</b> |
| 3.5.6.1 Página TPS  | 81        |
| 3.5.6.2 Página SITRANS  | 81        |
| <b>3.5.7 Estructura Organizacional para transmisión de datos a GATE IN/OUT</b>  | <b>82</b> |
| <b>3.6 ¿Qué es la facturación?</b>  | <b>83</b> |
| <b>3.6.1 Facturación Masiva</b>   | <b>84</b> |
| <b>3.6.2 Proceso de facturación y cobro del servicio GATE IN para Armadores representados por ULTRAMAR.</b>                     | <b>85</b> |
| <b>3.6.3 Proceso de facturación y cobro del servicio GATE IN para Armadores NO Representados por ULTRAMAR. (M.S.C y N.Y.K.)</b> | <b>86</b> |
| <b>3.6.4 Proceso de facturación y cobro de servicio GATE OUT para Armadores representados y No representados por ULTRAMAR.</b>  | <b>87</b> |
| <b>3.6.5 Proceso de garantía obligatoria previo a la facturación de GATE IN</b>   | <b>89</b> |
| <b>3.6.6 El proceso de garantía de contenedores FCL con B/L de Armadores Representados</b>                                      | <b>90</b> |

|   |            |
|---|------------|
| <b>3.6.7 Proceso de garantías con BL Hijo (Freight Forwarders)</b>  | <b>92</b>  |
| <b>3.6.8 Proceso de garantización de contenedores FCL/FCL manifestados como “en tránsito”.</b>                            | <b>94</b>  |
| 3.6.8.1 Liberación para Armador Hamburg Sud   | 94         |
| 3.6.8.2 Liberación para Armador MOL   | 95         |
| 3.6.8.3 Liberación para Armador Hapag Lloyd   | 96         |
| 3.6.8.4 Certificado Internacional   | 96         |
| 3.6.8.5 Generación de TATC (si se instruye devolución del contenedor en Chile)  | 97         |
| <b>3.6.9 Proceso de garantía a almacenes extraportuarios.</b>   | <b>97</b>  |
| <b>3.6.10 Procedimiento de Facturación Masiva del servicio de GATE IN para Armadores No Representados y Representados</b> | <b>99</b>  |
| <b>3.6.11 Procedimiento de Facturación de Servicio GATE OUT para todos los Armadores</b>                                  | <b>109</b> |
| <b>3.6.12 Sistema Web TPS</b>   | <b>116</b> |
| <b>3.6.13 Sistema Web SITRANS</b>   | <b>120</b> |
| <b>3.6.14 Sistema Web Servicio Nacional de Aduanas</b>  | <b>127</b> |
| <b>3.7 Problemas detectados durante la Práctica Profesional</b>   | <b>134</b> |
| 3.7.1 Outstanding   | 134        |
| 3.7.2 Exención del IVA Exportador y Exención de IVA para carga en tránsito.   | 134        |
| 3.7.3 Errores de Facturación  | 135        |
| <b>3.8 Soluciones Propuestas</b>  | <b>136</b> |
| 3.8.1 Outstanding   | 136        |
| 3.8.2 Exención del IVA Exportador y Exención del IVA para “carga en tránsito”   | 137        |
| 3.8.3 Errores de Facturación  | 137        |
| <b>3.9 Conclusiones</b>   | <b>138</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA</b>   | <b>141</b> |
| <b>ANEXOS</b>   | <b>143</b> |
| Anexo N°1 - Archivo EDI para envío de Reservas formato COPARN   | 143        |
| Anexo N°2 - Archivo EDI para envío de movimientos formato PROPIETARIO   | 144        |

## Introducción

El presente informe de práctica profesional ha sido confeccionado por el alumno Mauricio Antonio Fuentes Acevedo, egresado de la carrera de Administración de Negocios Internacionales de la Universidad de Valparaíso y ha sido desarrollado en base a su labor en Ultramar Agencia Marítima Limitada a través del Departamento **CyD**<sup>1</sup>, área de facturación en la sucursal de Valparaíso.

La práctica profesional fue ejecutada por un periodo de tres meses comprendidos desde Septiembre 2009 a Diciembre 2009. El supervisor de la práctica profesional y jefe directo fue el Sr. Cristian Vega, supervisor del área de facturación de la sucursal de Valparaíso.

El desarrollo de la práctica profesional por parte del alumno en esta empresa fue principalmente para adquirir mayor conocimiento acerca de proceso logístico naviero, el uso de tecnologías de información relacionadas, trabajo en equipo, comprender de manera más amplia el comercio internacional y los procesos involucrados en el manejo del transporte de carga internacional.

El transporte de carga internacional desde y hacia nuestro país se realiza principalmente por la vía marítima, llegando la mercancía a puerto y posteriormente se transporta al destinatario final por la vía terrestre a través de carreteras interurbanas y/o transporte

---

<sup>1</sup> **CyD** no corresponde a una abreviatura como tal, es la denominación del departamento de cobranzas y documentación de Ultramar Agencia Marítima Ltda. y no puede ser mencionado de esta manera por cuestiones meramente legales, por tanto este es el nombre verdadero del departamento. Públicamente es nombrado como Departamento de Contenedores y Documentación, pero en lo cotidiano es llamado de esta manera por los empleados de la empresa.

ferroviario. En mayor cuantía para el transporte de carga general y refrigerada<sup>2</sup> se utilizan contenedores, los cuales varían en forma y tamaño de acuerdo al tipo de carga que transportan. **Explicando en breves palabras, el movimiento de salida de un contenedor desde el depósito de contenedores al vehículo que transporta el contenedor hacia el exportador se denomina como GATE OUT y el movimiento de un contenedor desde un vehículo al depósito, o sea la devolución del contenedor al depósito de contenedores, se denomina como GATE IN.** Estos procesos, a pesar de tener una primera explicación muy sencilla, son en extremo complejos debido al flujo de información que se necesita para mantener un estricto control a cada contenedor que ingresa o sale de nuestro país en distintas etapas, las cuales se presentarán en este informe de manera detallada.

El alumno se desempeñó en el proceso de facturación del servicio GATE IN - GATE OUT prestado por la empresa SITRANS, empresa propiedad del Holding ULTRAMAR, a distintos armadores navieros representados por ULTRAMAR y no representados, así también se dedicó a gestionar la búsqueda de información para cobranzas a clientes tanto nacionales como internacionales y además manejó contactos con agentes de aduanas, *freight forwarders*<sup>3</sup>, exportadores, importadores, consolidadores y desconsolidadores de carga, armadores navieros y otras agencias marítimas para agilizar trámites de facturación y cobranzas.

---

<sup>2</sup> Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. <http://www.camport.cl/Cuadrosestadisticos/tabla3-4-5.pdf>. Tabla Comparativa n° 5, 10 de enero de 2012, 22:12 hrs.

<sup>3</sup> Terminología inglesa utilizada internacionalmente para denominar al servicio integral de transporte y logística que entrega una empresa creada para dicho fin.

### Objetivos Generales

- Explicar de manera amplia en que consiste el servicio de GATE IN y GATE OUT para el movimiento de contenedores de armadores representados y no representados de ULTRAMAR Agencia Marítima Ltda., desde y hacia depósitos de contenedores de la empresa SITRANS, empresa propiedad del Holding Ultramar.

### Objetivos Específicos

- Analizar y mostrar paso a paso el proceso de facturación para el servicio GATE IN-GATE OUT a contenedores de armadores representados de ULTRAMAR Agencia Marítima Ltda., y de armadores NO representados por esta agencia, pero que están suscritos al servicio de facturación entregado por esta empresa.
- Mostrar la interacción entre los sistemas de información entre distintas empresas (SITRANS, TPS y ULTRAMAR Agencia Marítima Ltda.) para poder generar la facturación del servicio GATE IN-GATE OUT.
- Entregar propuestas que puedan satisfacer algunos requerimientos de clientes de Armadores representados por la agencia acerca del servicio de GATE IN-GATE OUT.

## Capítulo I: Marco Teórico

### 1.1 El transporte

Según la Real Academia de la Lengua Española<sup>4</sup>, la palabra “transporte” en una primera indicación es la “acción y efecto de transportar o transportarse”, con lo que nos lleva a la segunda indicación que nos dice que transporte es un “sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro”, con esto también se dice que transporte es un “vehículo dedicado a tal misión” y por último se menciona que transporte corresponde a un “buque de transporte”.

Al pensar y comprender estas definiciones nos damos cuenta de la importancia que tiene el transporte en la vida del ser humano en la actualidad, el transporte mueve al mundo de manera literal y también lo mueve en el más amplio de los sentidos. En estos tiempos modernos la humanidad ha sabido proveerse de bienes y servicios de manera global, lo cual genera un inmenso tráfico de bienes los cuales son transportados a través de distintos medios.

El transporte se puede diferenciar primordialmente en dos tipos: el transporte de personas (el cual debido a la naturaleza del informe redactado no describiremos en esta ocasión) y el transporte de carga. En una breve definición podemos decir que “El transporte de carga es la disciplina que estudia la mejor forma de llevar bienes de un lugar a otro”<sup>5</sup>, así se puede decir que es el puntal del comercio internacional y se

---

<sup>4</sup> Real Academia de la Lengua Española, Edición n° 22, 2001.

[http://buscon.rae.es/drae/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=transporte](http://buscon.rae.es/drae/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=transporte), 13 de Enero de 2012, 04:08 hrs.

<sup>5</sup> Wikipedia. <http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>, 13 de Enero de 2012, 04:27 hrs.

manifiesta en distintas maneras de transportar la carga según la naturaleza de esta, así también como la urgencia que tenga el destinatario por recibir dicha carga. Dicha esta frase podemos indicar que para el transporte de la carga se puede utilizar cualquier medio creado para dicho fin: automóviles, camiones, aviones, barcos, etc. Pero para que estos vehículos puedan desplazarse debe existir además una infraestructura vial acorde al tipo de transporte utilizado para que dicha carga pueda ser llevada a su destino, este tipo de infraestructuras actualmente son carreteras, canales de navegación, aeropuertos, etc. Estas existen en gran mayoría gracias a una fuerte inversión por parte de privados así como del sector público, los primeros deben poner a disposición de los interesados equipos y vehículos eficientes que puedan transportar la mayor cantidad de carga, con la mayor seguridad posible, con un bajo costo y en el menor tiempo. Punto aparte es el aporte que debe hacer el Estado al momento de crear o concesionar una infraestructura que debe ser durable, bien mantenida y ampliada en una red que cubra las necesidades de los transportistas. Así también debe existir por parte del Estado un servicio administrativo expedito que ayude a los privados y que no entorpezca su labor, y es por esto que, al menos en nuestro país, el Servicio de Aduanas del Estado de Chile ha ido modernizando sus plataformas electrónicas para agilizar trámites, que antiguamente podían tardar varios días y con un costo muy alto ahora se pueden realizar de manera prácticamente gratuita desde la oficina y tardan minutos en completarse.

## 1.2 Transporte Multimodal

La definición de “transporte multimodal” está entregada por diversas instituciones internacionales siendo la más importante la entregada por El Convenio de las Naciones Unidas del año 1980: “Se entiende por transporte multimodal de mercancías a aquel que utiliza a lo menos dos modos de transporte, desde un país donde el operador multimodal recibe la carga bajo su custodia, hasta un país diferente designado para la entrega, todo esto bajo solo un documento” (Reglas UNCTAD/CCI).

En la actualidad esto se confunde a menudo con el transporte intermodal en el cual, según la Comisión de Transportes de la Unión Europea, se define como “el traslado de mercancías<sup>6</sup> en una sola unidad de carga o vehículo único que utiliza sucesivamente diversos modos de transporte sin que sea necesario manipular la mercancía al cambiar de un modo a otro.”<sup>7</sup> Esto de todas maneras se aplica tanto a cargas en contenedores o carga a granel.

Así también, según la Comisión de Transportes de la Unión Europea, se define al transporte combinado como “aquel en el que la mayor parte del trayecto se realiza por ferrocarril, vías internas de navegación interior o marítima, y donde los recorridos iniciales o finales efectuados por carretera son lo más cortos posible.”<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Mercancías: Son todos los bienes corporales muebles, sin excepción alguna.

<sup>7 7</sup> Comisión de las Comunidades Europeas, Intermodalidad y Transporte Intermodal de Mercancías en la Unión Europea, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1997:0243:FIN:ES:PDF>, Página 9. 20 de Enero de 2012, 01:50 hrs.

La entrega de estas definiciones tiene como fin orientar en la diferenciación de los distintos modos de transporte relacionados con el uso de varios medios en la manipulación de la carga de manera general. Esta diferenciación en los tipos de transportes se dan debido a la gestión por parte del cliente del servicio que requiere, el mantener un contrato con un operador de transporte multimodal puede derivar en un menor coste total por el transporte, manipuleo y gestión de la carga, además de una reducción en el tiempo de entrega de la carga y dejar la responsabilidad total de la carga bajo solo una empresa, siendo la gestión total de la carga algo mucho más simple y eficiente. Por otra parte no existen operadores multimodales de mayor importancia o que puedan trasladar grandes volúmenes de mercancías, por lo que normalmente en nuestro país se utiliza el transporte intermodal y son los Armadores quienes entregan ciertos beneficios a clientes regulares y que transportan grandes volúmenes de carga, es así como un Armador puede instruir a su representante en que genere “reglas de negocio” con las cuales se puede entregar al cliente algún tipo de beneficio como dejar a un cliente “exento” de cobros de ciertos servicios como por ejemplo el cobro del GATE IN y el GATE OUT. En el contexto de la manipulación de contenedores, es de vital importancia conocer los distintos modos en que se transporta una de estas unidades pues pueden, por ejemplo, al ser transportadas por carreteras usar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC) o al ser transportadas por la vía marítima usar un Conocimiento de Embarque (B/L, Bill of Lading) y esto marca una fuerte diferencia en la gestión de la información de los sistemas informáticos relacionados con los movimientos de GATE IN y GATE OUT.

### 1.3 El Transporte Marítimo

El transporte marítimo es utilizado principalmente para transportar grandes volúmenes de carga en largas distancias alrededor del mundo, principalmente porque los buques en la actualidad poseen una capacidad de carga mucho mayor a cualquier otro medio de transporte, así también estos poseen la capacidad de combinar el transporte de la carga con otros medios de transporte y son construidos especialmente para transportar distintos tipos de cargas en distintos estados ya sean sólidos, líquidos y gaseosos, sueltos o contenedorizados, siendo este último tipo de carga la predominante en el segmento de carga seca a nivel global.

En el transporte marítimo de carga se pueden definir, entendiendo el nivel de tráfico que entregue un armador, que existen líneas que entregan un tráfico permanente y otras que entregan tráfico ocasional.

Las que entregan un servicio de tráfico permanente son aquellas que poseen un servicio regular, donde las naves en cada viaje recalán en ciertos puertos establecidos y en fechas previamente determinadas. Estos armadores son los que por lo general trabajan con contenedores, oficinas establecidas y representantes en cada país donde ofrecen sus servicios. Estas se agrupan en líneas regulares pertenecientes a una conferencia de fletes y en líneas regulares que no pertenecen a una conferencia de fletes, una conferencia de fletes “es una asociación constituida por empresas navieras a fin de establecer tipos de fletes y condiciones de embarque comunes en sus metas”<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Blacker Ayala, Juan. Compendio del Comercio Internacional. Versión Digital no editada. Página 28.

Las conferencias de fletes entregan tarifas rebajadas a aquellos clientes que usan sus servicios de manera regular y exclusiva. Las principales características de este grupo es que entregan tarifas uniformes y estables, una calidad de servicio superior, salidas regulares, además como se mencionó anteriormente entregan tarifas rebajadas a clientes que toman exclusividad con este grupo.

Las compañías independientes que no pertenecen a una conferencia de fletes cobran entre un 15% y un 30% menos que las compañías conferenciadas, pero no tienen regularidad en sus servicios.

Las que entregan un servicio de tráfico ocasional son aquellas en las que los Armadores realizan viajes cuando la necesidad lo amerita, siendo contratados ocasionalmente de acuerdo a la demanda existente que por lo general son transportes a granel o carga suelta, las recaladas son igual de irregulares.

Estas se pueden clasificar en dos grupos, los buques TRAMPS que por lo general no recorren rutas regulares sino que cuando existe carga estos se movilizan. Trabajan por lo general con cargas completas de un solo embarcador de puerto a puerto y ocasionalmente son arrendados por otros armadores para ampliar su tráfico.

Así también existen los buques CHARTERS que no entregan servicios regulares y negocian sus tarifas de manera individual. Por lo general estos son contratados para el transporte de mercancías de manera excepcional y en caso de envíos masivos.

#### **1.4 Sujetos del Transporte Marítimo**

El transporte marítimo involucra a distintos entes para poder ser concretado pues se debe organizar físicamente y burocráticamente para que la carga pueda llegar a destino, por esto podemos definir algunos actores que participan del transporte marítimo a continuación:

#### **1.5 Propietario**

El “Propietario” es aquella compañía naviera que es dueña del buque, o persona autorizada para registrarlo como propietario. Existen varias compañías navieras alrededor del mundo, siendo las más relevantes en nuestro país las compañías N.Y.K, MOL, MSC, Hamburg Sud, Hapag Lloyd, Evergreen, las que transportan el mayor porcentaje de contenedores en los principales puertos de Chile. También es conocido como “Shipowner” (propietario, en inglés)

#### **1.6 Armador**

Se puede definir armador como “una empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su gestión náutica y operación.”<sup>10</sup>. El armador debe explotar económicamente la nave y navegarla por su cuenta bajo su propio riesgo para ser llamado de esta manera, este puede ser propietario de la nave o arrendarla para explotación. Así también puede ser una persona natural o jurídica. Este además es el propietario u operador de los contenedores que mantiene en un depósito.

---

<sup>10</sup> Romero Serrano, Rosa. El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo. (Primera edición). Barcelona, España: Marge Design Editors, S.L. página 190

## 1.7 Agente Marítimo

Un agente marítimo o *shipping agent* se define como: “Persona física o jurídica que por mandato del armador o del propietario de un buque, participa en operaciones mercantiles referentes a la entrega de la carga, el transporte de cosas y personas, cobro de fletes, etc., actividades que, en principio, están atribuidas por la ley al mandante.”<sup>11</sup> Un agente marítimo toma la representación legal de un Armador o línea naviera en un país y realizará a nombre de esta todos los trámites necesarios para que un buque pueda recalar y operar en un puerto. También se hará cargo de los cobros y pagos de servicios entregados y recibidos para la operación del mismo. El mercado de los agentes marítimos en Chile es bastante acotado, en primera instancia porque un agente marítimo puede representar a una o más compañías navieras o armadores, así lo muestra el siguiente cuadro<sup>12</sup>:

| <u>Armador</u>         | <u>Agentes Marítimos</u> | <u>Armador</u> | <u>Agentes Marítimos</u> |
|------------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|
| Hapag Lloyd            | ULTRAMAR                 | CGM            | BROOM                    |
| Evergreen              | ULTRAMAR                 | MARUBA         | BROOM                    |
| Hamburg Sud            | ULTRAMAR                 | Seabord Marine | MARVAL                   |
| Lauritzen              | ULTRAMAR                 | CCNI           | AGUNSA                   |
| Italia                 | ULTRAMAR                 | Kawasaki       | AGUNSA                   |
| Mitsui Osaka Lines Lt. | ULTRAMAR                 | NYK Sudamérica | AGUNSA                   |
| Stolt -Nielsen         | ULTRAMAR                 | CSAV           | SAAM                     |
| Transmares             | ULTRAMAR                 | P&O Nedlloyd   | SAAM                     |
| Kataoka                | ULTRAMAR                 | MSC            | MSC                      |

<sup>11</sup> MAPFRE, <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?a/agente-maritimo.htm>

<sup>12</sup> ASOEX vs Ultramar, Informe Fiscalía Nacional Económica.

Así también en Chile existen relaciones de propiedad entre compañías navieras y agencias marítimas, por ejemplo Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) es propietaria del 99,9% de la agencia Sudamericana Agencias Aéreas Marítimas (SAAM), y Agencias Universales S.A. (AGUNSA) forma parte del grupo empresarial de Compañía Naviera Interoceánica (CCNI). En otra instancia existen relaciones de sociedad y/o propiedad entre compañías “rivales”, como es la sociedad entre SAAM y Ultramar (Consortio Portuario Arica S.A.), SAAM, Ultramar y AGUNSA (Equipos Portuarios San Antonio S.A.), SAAM y BROOM (Transbordadora Austral Broom S.A.), etc. Inclusive SAAM posee el 24,71% de las acciones de AGUNSA.<sup>13</sup>

### **1.8 Freight Forwarder**

Es una persona natural o jurídica, también llamada “Operador o Agente de Carga”, que organiza y asesora a particulares en los envíos de carga con el fin de ahorrar a estos trámites e inconvenientes, ya que cuentan con un conocimiento amplio sobre regulaciones de importación y exportación de mercancías a distintas partes del planeta que muchas veces desconocen los exportadores e importadores. Ayudan con todo lo relacionado acerca del transporte de una mercancía, desde el transporte en sí hasta los documentos que se requieren para su desplazamiento además de coordinar horarios, honorarios, documentación especial, seguros, empaque, reservas, valores de flete, gravámenes, regulaciones, etc. Si se realizan operaciones de transporte con un valor FOB menor a USD \$1.000 sólo se requiere el servicio de este, pero si el valor de esta operación es superior, es obligatoria la participación de un Agente de Aduanas.

---

<sup>13</sup> ASOEX vs Ultramar, Informe Fiscalía Nacional Económica.

### **1.9 Servicio Nacional de Aduanas**

El artículo 1° de la Ordenanza de Aduanas prescribe que: “El Servicio Nacional de Aduanas es un Servicio Público, de administración autónoma, con personalidad jurídica, de duración indefinida, y se relacionará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Hacienda. Este Servicio será denominado para todos los efectos legales como institución fiscalizadora y su domicilio será la ciudad de Valparaíso”.<sup>14</sup>

Le corresponde, conforme al inciso 2° del mismo artículo 1 de la Ordenanza de Aduanas, además de la vigilancia y fiscalización del paso de las mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República:

- Intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes.
- Generar las estadísticas de ese tráfico por las fronteras.
- Las demás funciones que le encomienden las leyes.

### **1.10 Territorio Aduanero y Zonas De Competencia**

Si bien el ejercicio de la potestad aduanera, se ejerce sobre todo el territorio nacional, es preciso señalar que a cada una de las Direcciones Regionales y Administraciones de Aduana, le corresponde una ZONA DE COMPETENCIA. Podemos definir como ZONA DE COMPETENCIA también conocidas como ZONA DE JURISDICCIÓN, aquella parte del territorio nacional donde cada una de las Direcciones Regionales y Administraciones de Aduana, ejerce sus facultades y cumple sus obligaciones.

---

<sup>14</sup> Servicio Nacional de Aduanas, [http://www.aduana.cl/prontus\\_aduana/site/artic/20070705/pags/20070705152826.html](http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070705/pags/20070705152826.html), 24 de Enero de 2012, 17:30 hrs.

En cada una de estas Zonas, encontramos las denominadas Zonas Primarias y Zonas Secundarias.

#### **Zona Primaria.**

Está constituida por el espacio de mar o tierra en el cual se efectúan las operaciones materiales marítimas y terrestres de la movilización de las mercancías, la que, para los efectos de su jurisdicción, es recinto aduanero y en el cual han de cargarse, descargarse o recibirse las mercancías para constituir con los demás requisitos y formalidades establecidos un acto legal de importación, exportación, tránsito, trasbordo, o cualquiera otra operación aduanera. Corresponde al Director Nacional fijar y modificar sus límites. (Artículo 2 N° 5 Ordenanza de Aduanas). Con relación a las mercancías que salen o ingresan al país, el Servicio de Aduanas podrá practicar la inspección, fiscalización y el aforo en los lugares de origen o destino respectivamente, los cuales, para todos los efectos legales, se consideraran Zonas Primarias.

#### **Zona Secundaria.**

Es aquella parte del territorio y aguas territoriales que le corresponde a cada Aduana en la distribución que de ellos haga el Director Nacional de Aduanas, para los efectos de la competencia y obligaciones de cada una (Art. 2 N° 6 Ordenanza de Aduanas). Aquella parte de la zona secundaria en la cual se establecen prohibiciones y restricciones especiales para las existencias y tráfico de mercancías, se denomina Perímetros Fronterizos de Vigilancia Especial.

### 1.11 Agente de Aduana

Según el Servicio Nacional de Aduanas, es un Profesional Auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías. Es obligatoria su participación en la gestión de la exportación o importación de cualquier mercancía cuyo valor FOB sea superior a USD \$1.000. Estos actualmente entregan una atención integral al usuario incluyendo una completa gama de asesorías, así también actúan en todas las operaciones de embarque, desembarque, desalmacenaje y despacho de mercancías. Pueden actuar en representaciones de particulares y *freight forwarders*, muchas veces repartiéndose con estos últimos la comisión que paga un particular en operaciones de exportación e importación siendo el agente de aduanas quien esté a cargo de la burocracia y el agente de carga del transporte de la mercancía. Otra característica del agente es ser un “ministro de fe”, pues los documentos firmados por los agentes de aduana son considerados verídicos por el Servicio Nacional de Aduanas. Otra manifestación se relaciona con el “hacer reconocimiento físico de las mercancías” que le permita efectuar una declaración segura y clara, además de “otorgar copias autorizadas” de los documentos de despacho y declaraciones de destinación aduanera que estén en sus archivos. Otra característica de los Agentes de Aduana es que este es “Mandatario”, ya que actúa ante el Servicio Nacional de Aduanas mediante un documento llamado Mandato<sup>15</sup>, así también es “perito” al considerarse verídicas sus declaraciones y “archivero” ya que debe conservar por un periodo de 5 años los documentos que el Director Nacional de Aduanas considere exigibles para la confección de las declaraciones aduaneras antes mencionadas.

---

<sup>15</sup> Mandato: documento legal que entrega el cliente al Agente, por el cual puede actuar en su nombre

### **1.12 Consolidación de Carga**

La consolidación es un conjunto de actividades que se deben realizar para llenar un contenedor, acomodar la carga en este y sellar el contenedor.

Existen cuatro tipos de Consolidaciones, las cuales pueden ser de carga de tipo FCL/FCL (Full Container Load) la hace un solo expedidor en un contenedor y es sellado, este permanece así hasta la entrega en su destino a menos que se realice una inspección. Acá la responsabilidad de la consolidación y el costo recae en el Armador o embarcador de la carga y la desconsolidación la realiza el consignatario de la carga, el cual debe velar por el proceso.

La consolidación de carga de tipo LCL/LCL (Less Than Container Load) se refiere al proceso en el cual varios expedidores (propietarios de la carga) ponen la carga en un solo contenedor con destino a distintos consignatarios. Esto permite transportar volúmenes bajos de carga aprovechando el espacio del contenedor, así el coste del transporte disminuye. Esto por lo general es realizado por un agente logístico en un recinto especializado para ello, puede ser un recinto extra portuario en una zona primaria aduanera. Esto permite poder realizar varias operaciones además de la consolidación como hacer un packing list por ejemplo o reembalar o palletizar, así también realizar aforo y reconocimiento de carga. Las otras modalidades de consolidación de carga serían LCL/FCL consiste en que el contenedor es consolidado por un agente de carga o Armador y se entrega al consignatario sin ser abierto (a menos que exista algún tipo de inspección) y el FCL/LCL en el cual el expedidor llena el contenedor con la carga y es entregada a los consignatarios por el Armador en el terminal o recinto de destino.

## 1.13 Contenedor Intermodal

### 1.13.1 El Contenedor

Un contenedor intermodal es una unidad reutilizable de acero estandarizada utilizada para el transporte de bienes en distintos estados físicos (sólidos y líquidos) a través de distintos medios de transporte ya sean marítimos, terrestres o aéreos. El hecho de que sea “intermodal” implica que el contenedor puede ser movido desde un modo de transporte a otro sin descargar y volver a introducir la carga al contenedor. La función principal de un contenedor es la de resguardar la carga frente a agentes externos que puedan estropearla (frío, calor, humedad, polvo, agua, etc) además de mantenerla a salvo de robos y también mantener el contenido íntegro para evitar malos ratos entre las partes que envían y reciben la carga.

El tamaño de los contenedores utilizados para el transporte son estandarizados y está regulado bajo la norma ISO 6346, la mayoría son de 20 pies (20' x 8' x 8,6'), 40 pies (40' x 8' x 8,6') y 40 pies High Cube (40' x 8' x 9,6'). Los contenedores de 20 pies tienen un volumen interno aproximadamente de 32,6 metros cúbicos y los contenedores de 40 pies tienen un volumen interno aproximado de 66.7 metros cúbicos.

La capacidad de carga de estos es expresada en TEU (Twenty-foot Equivalent Units) y esto correspondería a la capacidad de carga que posee un contenedor estándar de 20 pies, siendo el peso de carga máximo aproximado a soportar unos 21.600 kilogramos. Esto es una medida aproximada pues la altura del contenedor no es considerada en el valor TEU de un contenedor High Cube por ejemplo. Existe una medida equivalente para las unidades de 40 pies, que se denomina FEU (Forty-Foot Equivalent Unit).

### 1.13.2 Historia

En la década de los '50 en Estados Unidos posteriormente a la segunda guerra mundial un obrero llamado Malcom McLean que trabajaba en una estación de servicio ahorró el dinero suficiente para comprar un camión de segunda mano y junto a dos de sus hermanos fundaron la McLean Trucking Co. y se dedicaron primeramente al transporte de barriles vacíos de tabaco. Con el tiempo se convirtieron en una compañía propietaria de 1770 camiones y 32 terminales, además de ser la primera compañía de camiones en cotizar en el New York Stock Exchange. Alrededor de 1953 desarrollaba planes de llevar su compañía al área del Océano Atlántico entre Nueva York y Carolina del Norte para entrar en el rubro de transporte de carga, la cual se transportaba a barcos de la época, con esto se dio cuenta del enorme espacio perdido en las naves por la forma en que estas se cargaban, y se le ocurrió la idea de crear un contenedor estándar que fuera transportable desde un camión a un barco sin tener que cargar y descargar la mercancía que este contenía, esto por el tiempo que se perdía además del coste de cargar y descargar a mano que en ese tiempo era de USD \$5.86. En ese tiempo las regulaciones americanas no permitían a las compañías de camiones tener una línea naviera, por lo que McLean vendió su compañía de camiones en USD \$25 millones y compró la Pan-Atlantic Steamship Company, con la idea de usar las naves de esta compañía y utilizarlas para transportar los contenedores. Principalmente el objetivo era utilizar los contenedores y que estos no fueran abiertos en oportunidad alguna hasta que fueran recibidos por el destinatario, y que además fueran transferibles en bases intermodales como naves, camiones y trenes.

Con esto se redujo el coste de carga y descarga a USD \$0.16 por tonelada de carga reduciendo además de manera espectacular el tiempo de este proceso. A continuación de esto se introdujo la mecanización de procesos para el traslado intermodal del contenedor, unitarización de la carga y otros para mejorar el sistema. Posteriormente en 1957 la primera nave diseñada exclusivamente para contenedores comenzó a entregar un servicio regular en la costa atlántica de Estados Unidos. La expansión internacional del servicio comenzó el año 1966, al conseguir una fuerte reducción en tiempos y costes del proceso McLean estuvo pendiente de la estandarización del proceso. Creyendo que la estandarización empujaría a la industria a un mayor crecimiento puso a disposición sus patentes libres de pago a la Organización Internacional para la Estandarización (I.S.O. International Organization for Standardization). Actualmente la compañía que era de McLean, la cual dejó a mediados de los 70's, se conoce como Maersk Line y pertenece a accionistas del New York Stock Exchange.

### **1.13.3 Tipos de Contenedores**

Existen distintos tipos y tamaños de contenedores diseñados especialmente para el transporte de todo tipo de carga. A continuación se describen sólo los más utilizados en nuestro país y cuya medida no pasan los 20' (6.058 mm) y 40' (12.158 mm) de largo.

#### **Bulk**

Especial para el transporte de carga a granel, posee en su parte superior unas escotillas que permiten el ingreso de la carga y pequeñas puertas en la parte trasera para el desalajo del granel. Su construcción estructural es de acero y posee paneles interiores que son mayoritariamente de madera (plywood) recubiertas con fibra.

### **Dry Van**

Diseñado para el transporte hermético de todo tipo de carga general y seca, la mayoría son contruidos de acero tipo “corten” pues este es más resistente que el acero común a la corrosión, en paneles corrugados con pequeñas ventilaciones en algunos casos, piso de madera, y en su interior (rieles) cuentan con argollas o cáncamos para facilitar la trinka de la carga. También existen versiones en paneles de aluminio y fibra. El piso está conformado por tablas de maderas duras, laminadas o contrachapadas (plywood) que deben estar tratados debidamente con productos que las protejan contra plagas que pudieran trasladarse de un país a otro. Para que el contenedor se mantenga estanco al agua y la luz, sus puertas están rodeadas de un tipo de goma de diseño especial, la cual esta fijada firmemente a las puertas a través de retenes. En los paneles laterales algunos tienen ventiladores diseñados de forma tal que permiten el paso sólo del aire evitando el ingreso del agua.

### **Half**

Esta unidad es especial para el transporte de carga muy pesada y de poco volumen como es el caso de lingotes de acero o cobre. Su diseño es idéntico al Open Top con la diferencia que esta unidad es de una altura mucho menor (4' 3'' – 1.295 mm). También existe en versión High Cube.

### **High Cube**

Su construcción es igual que el Dry Van, Reefer, Open Top y Flat Rack, con la sola excepción que puede transportar carga más voluminosa y/o de mayor altura ya que estos contenedores son más altos (9'6'' – 2.9 mts) que los normales (8'6'' - 2.6 mts).

### **Open Top**

Este contenedor fue diseñado para el transporte de carga en sobre altura, por ejemplo, maquinarias. La parte superior del contenedor es de una lona sostenida por travesaños los cuales junto a la lona pueden ser removidos al momento de la consolidación o desconsolidación. Además, para facilitar el trabajo, el cabezal trasero (door header) también es removible. Esta lona o carpa cuenta con ojillos más un cable que la aseguran al contenedor por medio de argollas fijadas en los rieles superiores. Construidos de acero en paneles corrugados y piso de madera, también cuentan con argollas o cáncamos en su interior para la trinca<sup>16</sup> de la carga.

### **Flat Rack**

Diseñado especialmente para carga muy pesada y sobredimensionada, difíciles de consolidar por su forma y volumen, construidos de acero este no cuenta con paneles laterales ni techo, solo con paneles extremos que pueden ser fijos o abatibles, sus rieles inferiores (bottoms rails) son de una construcción mucho más robusta que la normal para soportar de mejor forma el peso de la carga, también cuenta con argollas de mayor resistencia para la trinca de la carga y su piso es de madera.

### **Hard Top**

Diseñado para el transporte de carga pesada y de sobre altura que debe ser embarcada por grúas a través de sus esquineros (corner fitting) superiores. Su construcción es de acero con paneles corrugados y piso de madera, pero su techo es removible y puede ser guardado dentro del mismo contenedor de forma especial y segura.

---

<sup>16</sup> Trincar: Acción de sujetar una carga, a través de una amarra o equipo similar destinado a esta tarea, al contenedor.

### **Open Side**

Su construcción y diseño es especial para cargas que requieren de ventilación adicional (verduras y hortalizas) también son construidos de acero y piso de madera, pero estas unidades no cuentan con paneles laterales siendo estos remplazados, en ambos lados, por una malla cubierta por una lona que se fija al contenedor de la misma forma que en un contenedor Open Top.

### **Reefer**

Diseñados para el transporte de carga que necesita de una temperatura fija y constante, ya sea sobre o bajo cero grados para lo cual cuentan con una unidad compacta en su parte frontal, esta se alimenta al contenedor de aire frío o caliente funcionando a través de una conexión eléctrica de 380 Voltios a 460 Voltios. Su estructura es hermética y pueden ser de acero, aluminio o una mezcla de ambos. La construcción de sus paneles es del tipo “sándwich” o con postes laterales que contienen una espuma (poliuretano) en medio para una mejor aislación, sus paneles externos pueden ser de acero o aluminio, sus paneles internos son de acero inoxidable y su piso es de aluminio de rieles con forma tipo “T” para una mejor circulación del aire.

### **Tank**

Diseñado para el transporte de líquidos, desde concentrados de jugos de frutas hasta productos químicos. Construidos en base a una estructura de acero que en su centro soporta un cilindro de acero inoxidable el cual no siempre es recubierto ya sea por fibra o aluminio. Para la carga y descarga cuenta con dispositivos especiales que le permiten realizar este trabajo en forma segura y rápida además de transportarlo herméticamente.

### **Ventilated**

Este contenedor es especial para el transporte de carga que necesita gran cantidad de ventilación (café, cacao, etc) pero que a la vez no debe estar expuesta, para esto cuenta con una ventilación provista de numerosos agujeros en la parte lateral superior y/o inferior de ambos lados, diseñados de tal forma que impide el paso del agua al interior de la unidad. Su estructura es de acero y los paneles pueden ser de fibra o acero corrugados, con piso de madera y tienen argollas para la trunca de la carga.

### **Plataform**

Al igual que el Flat Rack este también fue diseñado para la carga sobre dimensionada y la diferencia es que este no cuenta con paneles extremos.

### **Conair**

Es un contenedor diseñado para el transporte de carga que requiere de una temperatura controlada. Su construcción es muy similar al Reefer, es decir son herméticos y tienen doble pared, pero se diferencia de este porque no cuenta con una unidad de refrigeración en su extremo sino que cuenta con dos válvulas, una inferior es usada para introducir aire haciéndolo circular en el interior para luego ser sacado por la válvula superior. Este aire es aportado por unidades especiales en tierra (puerto) y también por la nave.

Las partes y piezas del contenedor se nombran y escriben en su idioma original (inglés). Esto es conveniente para aquellas personas que desean desempeñarse en trabajos relacionados con contenedores, por ejemplo los inspectores de contenedores quienes deben cumplir con un examen en inglés que si se aprueba permite obtener un carnet de inspector entregado por la I.I.C.L (Institute of International Container Lessors).

#### **1.13.4 Accesorio Gen-Set**

Es un generador de energía especialmente diseñado para que una unidad refrigerada (“Reefer”) pueda mantener su temperatura durante largos viajes con carga. Este accesorio es removible y se coloca en el frente de la unidad. Funciona con petróleo y tiene una autonomía de funcionamiento, dependiendo del modelo, de 3 a 7 días en forma continua sin tener que ser rellenado con combustible. Su operación se divide en dos partes: el motor diesel que es el encargado de suministrar el movimiento mecánico y el alternador principal que es el que genera la electricidad necesaria para hacer funcionar los elementos refrigerantes.

#### **1.13.5 Trinca de Contenedores**

El auge del contenedor y el transporte multimodal trajo consigo un cambio radical en los puertos, en la infraestructura vial y portuaria y también en el transporte. En este último, además de la creación de buques, carros de ferrocarril y rampas especiales, debió diseñarse una forma particular y especial para la trinca de contenedores a estos diferentes medios de transporte.

Hoy en día existe una gran variedad de dispositivos para la trinca de contenedores, las que deben cumplir con ciertos requerimientos de calidad y seguridad. Tal como la contenedorización se ha desarrollado, también lo han hecho en forma paralela las técnicas y equipamientos asociados con la seguridad de los contenedores. En el interés por aumentar la eficiencia, nuevos materiales y técnicas fueron desarrollados, sin embargo y a pesar del tiempo transcurrido y la experiencia no fue hasta comienzo de los setenta que aparecieron herramientas y técnicas adecuadas. A lo largo de los setenta el

equipo ha sido refinado y simplificado tanto, así que los mejoramientos realizados están ahora incorporados en los sistemas de trincas operativos en la actualidad.

El principal fin de cualquier sistema de seguridad de contenedores debe ser la prevención de daños o pérdida de la carga o el contenedor. Uniendo estos requerimientos los diseñadores apuntaron a realizar un sistema tan económico como fuese posible. Estos, sumados con el logro de la calidad, determinan el éxito del sistema, y para poder evaluarlo debemos considerar las siguientes características:

- Compatibilidad del equipo
- Flexibilidad para manejarse con variadas cargas
- Simplicidad
- Rápido de usar
- Fácil de usar
- Requerimiento de mantenimiento

### **Trinca de Contenedores en Naves**

Para la trinca de contenedores en barcos tenemos una amplia gama de dispositivos que dependerán del tipo de nave y de la posición que tendrá el contenedor en la pila, es así como existen: **cadena**, **alambres**, **barras**, **tensores**, **bridge fitting**, **twistlocks**, **deck fitting**. Además de guías celdas que poseen las naves celulares bajo cubierta para la trinca y apilamiento de los contenedores.

### **Trinca en trailers utilizados en terminal de contenedores.**

Los trailers son usados sólo para transportar contenedores dentro del terminal y tienen diferentes funciones y restricciones al normal de los trailers carreteros:

- Tienen una alta frecuencia en la carga y descarga de contenedores, así el tráiler puede ser más robusto y el sistema de seguridad puede ayudar al rápido posicionamiento del contenedor.
- Por razones de seguridad no es necesaria la utilización de trabajadores para ayudar a guiar los contenedores o cerrar los mecanismos de seguridad. Tampoco es posible obtener una alta velocidad como en el tránsito carretero.
- Por esta última razón el extremo superior del contenedor fuera del tráiler no es un problema, ya que estos equipos solo son necesarios para proveer limitación horizontal. Esta capacidad y otros requerimientos son cumplidos a través del uso de guías.

Si el tráiler es usado para transportar contenedores sobre naves Ro-Ro<sup>17</sup> y permanecer sobre la nave durante el viaje, en tal caso estos experimentan severas fuerzas. El sistema de seguridad debe por tanto, ser capaz de resistir cargas marítimas así como terrestres.

---

<sup>17</sup> Abreviación del término inglés Roll On-Roll Off (rodar hacia adentro-rodar hacia afuera), el cuál es un tipo de buque especializado en el transporte de rodados (automóviles, camiones, maquinaria agrícola, etc).

### **1.13.6 Seguro de Contenedores**

El seguro de contenedores, mirado desde el punto de vista del armador, es un deber que comienza al tomar en arriendo el equipo de alguna compañía de leasing, hasta su posterior devolución a la misma. Al tomar este seguro el armador está asegurándose contra riesgos tales como:

- Daños: Producto de varios eventos acumulados durante el periodo que se tiene bajo arriendo el contenedor.
- Riesgo o daños particulares: Siniestros y averías a las que está expuesto durante su estadía en el transporte multimodal y otras (puertos, depósitos, etc.)
- Responsabilidad civil: Es decir cualquier daño físico que el contenedor pueda causar a personas, o bien a algún equipo.

### **Alternativas de cobertura**

El seguro de contenedores lo puede ofrecer tanto las mismas compañías de leasing como también las compañías de seguro particulares.

Las compañías de leasing: Ofrecen el seguro conocido como D.P.P. (Damage Protection Plan) Plan de protección contra daños para garantizar los daños que se producen a los contenedores, este seguro va a actuar a la devolución del equipo a la compañía de leasing, el que se cobrará conjuntamente con el arriendo diario de los contenedores.

Compañías de seguros particulares: Estas compañías, al igual que el seguro de las compañías de leasing, actúan a la devolución y tiene una forma similar de cobertura a la antes mencionada.

### 1.13.7 Tipo de Carga

La carga que es transportada a través de diversos medios se clasifica en distintos tipos, ya sea según sus características, naturaleza y riesgos durante su transporte. La carga se podría definir como un conjunto de bienes o mercancías protegidas por un embalaje apropiado que facilita su rápida movilización.

#### **Carga General**

Corresponde a productos que se transportan de manera envasada y son agrupados a través de unidades individuales e independientes, y se clasifican en dos tipos:

- Carga Suelta (no unitarizada): Esta carga consiste en bienes sueltos o individuales que son trasladados como unidades separadas (sacos, fardos, tambores, etc).
- Carga Unitarizada: Son bienes sueltos como cajas o paquetes pero que son agrupados en unidades conocidas como pallets, y estos a su vez en contenedores (Paletización y Contenedorización), siendo mucho más fácil y segura su manipulación. La Paletización es la agrupación de varios productos en un sistema de embalaje sobre un pallet (estiba) y la Contenedorización es la agrupación de Pallets en el contenedor y su respectiva trinca. Por este tipo de carga por lo general se cobra mucho menos por su flete.

Esta carga puede ser manipulada de una forma más segura, rápida y eficiente evitando pérdidas por robos o saqueos, además de pérdidas debido a los cambios de temperatura o agentes externos. Esto puede ser realizado en parte al uso de equipos mecánicos especialmente diseñados para esta tarea y que son de alto rendimiento.

### **Carga a Granel**

Este tipo de carga corresponde a carga seca o líquida en grandes volúmenes que debe ser transportada de una vez, para esto existen naves especializadas para este tipo de carga llamados Bulk Carrier (para sólidos secos), Tank Carrier (transporte de líquidos) o Gas Carrier (Transporte de Gases), requieren de poca manipulación debido a que se traslada de un medio a otro a través de tuberías, cintas transportadoras, grúas, etc. Por lo general se trata de carga de tipo mineral, cereal o derivada del petróleo y no requieren embalaje.

#### **1.13.8 Naturaleza de la carga**

- **Carga Perecedera:** Es carga que está expuesta a sufrir deterioro con el paso del tiempo y el cambio en las condiciones ambientales (variaciones en la temperatura, humedad, etc.). Esta carga por lo general es de tipo orgánica que son utilizadas en el área de la alimentación (frutas, vegetales, bebestibles, carnes, lácteos, mariscos y pescados, etc) además de flores y medicamentos entre otros. Este tipo de carga por lo general necesita mantener una temperatura y humedad constante para evitar su deterioro, para esto es transportada por lo general en contenedores de tipo “Reefer” o “Conair”, estos requieren de lugares especialmente acondicionados y vigilancia constante del personal a cargo.
- **Carga Frágil:** Es carga que por sus condiciones debe ser manejada con extremo cuidado, en este punto tiene suma relevancia el hecho de tener un embalaje correctamente identificado y que amortigüe los posibles daños que pudiese sufrir. La fragilidad de una carga se identifica con el símbolo de una copa en su envase (por ejemplo objetos hechos de loza o vidrio, instrumental médico, etc.)

- Carga peligrosa: Es carga que debido a su composición o estructura química puede representar potencial riesgo para la vida o el medio ambiente. Este tipo de carga requiere especial cuidado en todos los procesos del transporte por el daño que pudiese provocar su mala manipulación, lo que se traduce en que el proceso de estiba, desestiba y trinca deben ser supervisados continuamente por una persona responsable ya que la carga debe mantenerse lo más estática posible para evitar producir daños a otras mercancías además de ser accesible desde las puertas del contenedor. El transporte de este tipo de carga está normado por “El Código Marítimo Internacional sobre Mercaderías Peligrosas” (IMGD) recomendado por la O.M.I. Organización Marítima Internacional. (IMO, International Maritime Organization). Esta carga puede ser explosiva, corrosiva, inflamable, oxidante, radioactiva, presurizada, venenosa, infecciosa además de presentarse en distintos estados ya sea sólida, líquida o gaseosa. Así también el contenedor que cargue este tipo de contenido debe mantener en su interior carga compatible del mismo tipo o clase, además de pegar en los costados del contenedor que transporta esta carga sellos distintivo según normativa OMI que simbolicen el tipo de carga que contiene.

### **1.13.9 Clasificación de Materiales Peligrosos.**

Clase 1: Materias y objetos explosivos

Clase 2: Gases

- 2.1 Gases inflamables
- 2.2 Gases no inflamables no tóxicos
- 2.3 Gases tóxicos

Clase 3: Líquidos inflamables

Clase 4.1: Materias sólidas inflamables, materias autorreactivas y materias explosivas desensibilizadas sólidas

- Clase 4.2: Materias que pueden experimentar inflamación espontánea
- Clase 4.3: Materias que en contacto con el agua desprenden gases inflamables

Clase 5.1: Materias comburentes

- Clase 5.2: Peróxidos orgánicos

Clase 6.1: Materias tóxicas

- Clase 6.2: Materias infecciosas

Clase 7: Materias radioactivas

Clase 8: Materias corrosivas

Clase 9: Materias y objetos que presentan peligros diversos

- Carga de Dimensiones y Pesos Especiales: Este tipo de carga de alto volumen y/o peso requieren de un especial cuidado. Esta carga es importante para las compañías de transporte marítimo pues el transporte de esta carga les hace percibir una sobretasa superior a la tarifa básica.

## **1.14 Documentos Relacionados con el Movimiento de Contenedores.**

### **1.14.1 Reserva (Booking)**

Este proceso se llama Reserva precisamente porque el agente de aduanas o naviera debe “reservar” con anticipación un espacio en la nave para los contenedores a transportar. El Armador entrega un número único de reserva que está relacionado con la nave en particular y su fecha de zarpe en cierto puerto, este número es correlativo y es requerido en los depósitos para el retiro y despacho de toda unidad.

### **1.14.2 Título de Admisión Temporal de Contenedores (TACT)**

Documento oficial, compuesto de una hoja original más 4 copias emitido por la agencia naviera, tramitado ante la Aduana cuya principal finalidad es permitir que la unidad (contenedor) pueda ingresar temporalmente a territorio nacional sin tener que pagar internación.

### **1.14.3 EIR (Equipment Interchange Receipt)**

Es un documento que emite el control del depósito de contenedores encargado del GATE IN/GATE OUT, en este se especifican los datos y la condición física de un contenedor, además certifica su intercambio debiendo ser firmado por quien entrega y quien recibe el contenedor, por posible responsabilidad en los daños de este.

### **1.14.3 D.U.S. (Documento Único de Salida)**

Este fue creado el año 2001 por el Servicio Nacional de Aduanas de Chile, a partir de la unión de tres documentos extintos (Orden de Embarque, Informe de Exportación y Declaración de Exportación). Esto se da principalmente por la intención por parte del Servicio de Aduana para reducir la burocracia existente y disminuir el tiempo invertido en la tramitación de las exportaciones. Este documento permite el ingreso de las mercancías a exportar a la Zona Primaria de Aduanas en un corto tiempo, certificando la salida de la mercancía a exportar. Se genera electrónicamente por parte del agente de aduanas y es legalizado por el Servicio Nacional de Aduanas. Este documento se emite en dos instancias, la primera es llamada DUS en Aceptación a Trámite (DUS Primer Mensaje), el cual se hace con base en varios otros documentos como el mandato de despacho, instrucciones de embarque, planilla de calibrage, carta de porte o similar, certificaciones, factura comercial, numero de bultos y marcas. Este primer mensaje puede ser aceptado o rechazado, puede ser rechazado debido a irregularidades, el documento es devuelto, las irregularidades deben ser resueltas y volver a presentarse el documento. Posteriormente si el DUS es revisado en conjunto con los otros documentos presentados y, si es aceptado, la mercancía puede ser ingresada a la Zona Primaria de Aduanas, donde se pide el DUS correspondiente además de la Guía de Despacho. Con todo esto el Despachador de Aduanas debe decidir si la mercancía pasa a un aforo físico (revisión física de la mercancía) o sigue su camino. Si el fiscalizador de la aduana está de acuerdo con el despachador en si la mercancía continúa su camino, se emite una “Autorización de Salida” y se registra en los sistemas computacionales de la Aduana.

A continuación se embarca la mercancía a través de un transporte autorizado y en el puerto convenido en un plazo máximo de 25 días desde la aceptación del DUS primer mensaje. Para que la mercancía salga del país se solicita la legalización del DUS-Legalización (DUS Segundo Mensaje), este se solicita con algunos documentos como el mandato, copia del conocimiento de embarque o similar, factura comercial, certificaciones, guía de despacho, vistos buenos (V°B°), entre otros.

Si la mercancía a exportar se vende con una modalidad distinta a “a firme” se debe acreditar el resultado de la operación a través de un DUS-IVV – Informe de Variación del Valor del Documento Único de Salida (DUS Tercer Mensaje). Este lo realiza el exportador de manera directa a través de Internet.

#### **1.14.4 Manifiesto Internacional de Carga – Declaración de Transito Aduanero (MIC/DTA)**

Es un documento que es usado para transportar mercancías internacionalmente por carretera, este es emitido bajo la responsabilidad de un *freight forwarder* autorizado en base a los datos que contiene la Carta de Porte Internacional. Este documento acredita que las mercancías fueron revisadas y autorizadas por la Aduana de partida de un país miembro de la ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración) para el transporte de esta carga en una Aduana de destino de otro país miembro de esta asociación. Este documento consigna la carga a través de una presentación electrónica del mismo, siendo requisito fundamental el poseer una Carta de Porte asociada a MIC/DTA aparte de acceso a Internet y una impresora.

#### **1.14.5 Conocimiento de Embarque (Bill of Lading - B/L)**

Es un documento que se utiliza en el transporte marítimo como contrato de transporte de mercancías en una nave de línea regular. Este documento fue creado para proteger al exportador y al consignatario de la carga frente al Armador y generar confianza respecto a la manipulación de la carga. Este funciona como una “boleta” para el Armador que prueba la recepción de cierta mercancía especificada para ser transportada a cierto puerto, con esto el transportista acredita haber entregado cierta carga en ciertas condiciones al Armador, también se prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, la obligación de pago del flete y además el B/L funciona como título que representa la posesión de la mercancía, como un título de crédito que se muestra frente al agente de esta mercancía y que según su tipo puede ser utilizado inclusive para transferir la propiedad de esta.

Dependiendo del tipo de transporte que se utiliza para el traslado de la mercancía toma un nombre distinto:

- Transporte Marítimo : Conocimiento de Embarque / Bill of Lading (B/L)
- Transporte Aéreo : Guía Aérea / Air Waybill (AWB)
- Transporte Carretero : Carta de Porte / Waybill
- Transporte Ferroviario: Carta de Porte Ferroviario / Railroad Bill of Lading

Este documento es muy importante para todos los actores involucrados en el transporte marítimo de cierta mercancía, pues para el embarcador sirve como constancia de las mercancías que recibe el Armador, para el Armador es un medio para cobrar el flete realizado y para el destinatario es un medio para reclamar la carga.

Este documento es de carácter privado y para cumplir con su objetivo, que exista confianza entre las partes además de la aseguradora, se debe crear siguiendo algunas indicaciones y requerimientos<sup>18</sup>:

- Debe ser escrito con un mínimo de 4 copias, todos firmados por el cargador y el Capitán.
- Nombre y domicilio del transportador.
- Nombre y domicilio del cargador.
- Nombre y nacionalidad del buque.
- Nombre del puerto o lugar de salida y del desembarque o descarga.
- Nombre y domicilio del destinatario.
- La naturaleza y calidad de la mercadería, número de bultos o piezas, cantidad o peso de los bultos, y la marca de la mercancía.
- Estado y condición aparente de la carga.
- Flete convenido y lugar de pago.
- Número de originales entregados.
- Lugar, fecha y firma del transportador, agente marítimo o capitán.

Existen diversas formas y criterios para clasificar un conocimiento de embarque, puede ser clasificado por: la manera de transferir la propiedad o según quien emite el conocimiento de embarque.

---

<sup>18</sup> ProChile, [http://www.prochile.cl/ficha\\_pais/canada/proceso\\_imp.php](http://www.prochile.cl/ficha_pais/canada/proceso_imp.php), Documentación requerida para importar, 27 de Enero de 2012, 16:30 hrs.

### **Clasificación según el modo de transferir el B/L**

- a) Bill of Lading a la orden (to the order): Cuando un B/L es “a la orden”, el propietario de la mercancía, es decir, el poseedor del B/L, puede convertirlo mediante endoso en nominativo, ponerlo a la orden de otra firma, dejarlo con el endoso firmado en blanco (para que prácticamente sean al portador).
- b) Bill of Lading al portador (B/L to the bearer): Cuando un B/L es al portador (es decir en el documento no se indica el destinatario), al poseedor del B/L se le considera, a todos los efectos legales, como el propietario de la mercancía.
- c) Bill of Lading House: El BL House (B/L emitido por el agente de carga) y el Non-negociable Sea Way Bill (SWB) son documentos no negociables, que no dan derechos sobre la mercancía, puede transmitirse electrónicamente y es utilizado para hacer trámites generales con Bancos, Servicio de Aduana, etc.
- d) Bill of Lading nominativo: Los B/L nominativos son extendidos a nombre de una persona determinada, la cual podrá hacerse cargo de la mercancía mediante la muestra de su identificación y presentación de uno de los B/L originales

### **Clasificación según quien emite el B/L**

Los conocimientos de embarque de la carga consolidada los emite el agente de carga internacional. En ese caso llevan el nombre de “conocimiento de embarque hijo” (en inglés House Bill of Lading), siendo el “conocimiento de embarque madre” (en inglés, Master Bill of Lading) el que emita el transportista marítimo efectivo (la naviera que realiza el transporte).

## **Capítulo II: Descripción de la empresa**

### **2.1 Introducción**

La empresa en que se basa el siguiente informe corresponde a Ultramar Agencia Marítima Limitada (de ahora en adelante nombrada como “Ultramar”). Esta agencia entrega diversos servicios, los cuales se pueden dividir principalmente en cuatro áreas: servicios marítimos, representaciones marítimas, servicios aeroportuarios y servicios logísticos. En este informe se hará una mención principalmente a los servicios marítimos y de representación marítimas que entrega Ultramar a sus clientes, los cuales se detallarán más adelante.

### **2.2 Información acerca de la empresa**

Ultramar Agencia Marítima Limitada es una sociedad que es controlada principalmente por Inversiones Cosmos Limitada e Inversiones Dos Volcanes Limitada, las que a su vez son controladas por la familia Von Appen. Ultramar Agencia Marítima Limitada tiene como RUT de contribuyente 80.992.000-3 y posee tres directores: El Sr. Richard Von Appen Lahres, el Sr. Dag Von Appen Burose y el Sr. Nils Engdahl Plass. Los Sres. Von Appen han asumido la dirección en los últimos años como herencia natural en el manejo de la compañía, la cual anteriormente manejaban los padres de estos, los Sres. Sven y Wolf Von Appen. En total la compañía actualmente emplea a más de tres mil quinientas personas en sus distintas áreas y empresas relacionadas al Holding Ultramar. Ultramar Agencia Marítima Limitada posee sucursales en todo Chile, las cuales destacan principalmente por el manejo de volumen de carga las agencias de Valparaíso y Arica.

### 2.3 Reseña histórica de la compañía<sup>1920</sup>

Ultramar Agencia Marítima Limitada fue fundada en 1952 por el Sr. Albert Von Appen junto a Vorwerk y Cía. así también con Haverbeck & Skalweit como agentes para dos empresas navieras alemanas, Hapag y Norddeutscher Lloyd. El Sr. Von Appen asumió labores como gerente a sus 51 años de edad pero no poseía ninguna participación en la sociedad. Años más tarde adquiere una tercera parte de la sociedad y envía a sus hijos Sven y Wolf a Europa y Estados Unidos de América para prepararlos como herederos de esta sociedad, la cual había crecido fuertemente gracias al estricto manejo de la compañía y a la representación en Chile de la compañía aérea alemana Lufthansa.

En el año 1960 el Sr. Von Appen encomienda a su hijo Sven quien estudiaba en Europa el estudio de transporte de gas en Magallanes a través de buques tanques, con lo cual a la postre nace la primera subsidiaria de Ultramar, la Sociedad Naviera Ultragas. Esta se dedica al transporte de derivados del petróleo con buques propios. Posteriormente en 1962 Haverbeck & Skalweit se retira de la sociedad y el Sr. Von Appen queda con una participación igualitaria junto con Vorwerk y Cía.

En 1971 Albert Von Appen viaja a Alemania a estudiar la participación en un muelle en Hamburgo, pero fallece repentinamente el 26 de Septiembre de 1971. Con esto los hermanos Sven y Wolf Von Appen se ven obligados a tomar el control de la compañía,

---

<sup>19</sup> Ultramar Agencia Marítima Limitada, <http://ultramarcom.ultramar.cl/historia.php>, 27 Diciembre 2011, 04:00 hrs.

<sup>20</sup> Universidad Adolfo Ibáñez, <http://www.uai.cl/investigacion/escuela-de-negocios/centro-de-empresas-familiares-albert-von-appen/trayectoria-de-albert-von-appen-fundador-de-grupo-ultramar>, 27 Diciembre 2011. 04:00 hrs.

estos negocian con Vorwerk y Cía. la compra de la otra mitad de la sociedad con éxito. Deciden ampliarse a Argentina, y se dividen las labores, Sven se va a Argentina y Wolf queda a cargo de las operaciones en Chile.

Ambos poseen distintos criterios al momento de tomar decisiones, por lo cual recurren a una persona que los ayude en esta labor así también como asesor y consultor, Estos encuentran en el Sr. Fried Stelloh a la persona adecuada para dicha tarea. Con los años pudieron resolver sus diferencias y así también preparar a los hijos de ambos a continuar con la labor de su padre. Así sus hijos Dag y Richard viajan por el mundo para capacitarse y regresan a participar en la empresa recorriendo todos sus departamentos. Estos, de acuerdo a un cronograma ya establecido, han ido tomando posiciones estratégicas las cuales ya han asumido completamente en la actualidad dirigiendo el Holding Ultramar de manera exitosa.

Como última movida estratégica, a través de la Sociedad de Inversiones Neltume, el grupo Ultramar se ha adjudicado la concesión por 20 años del Puerto de Coquimbo<sup>21</sup>, el cuál estará habilitado en los próximos 30 meses con una inversión de 80 millones de dólares. El grupo espera crear un frente de atraque y reparar dos existentes, además de un sector especial para recibir cruceros y una bodega con presión negativa para carga minera (es decir que no saldrá partícula alguna de la bodega protegiendo de esta manera el medio ambiente).

---

<sup>21</sup>EMOL, <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=91423>, 13 de Enero de 2012, 01:34 hrs.

## 2.4 Estructura Organizacional del Holding Ultramar

Este Holding se compone principalmente de distintas empresas relacionadas al rubro del transporte de carga tanto por vía marítima como terrestre y aérea, además de prestar servicios relacionados a estas actividades. Estas se dividen de la siguiente manera:

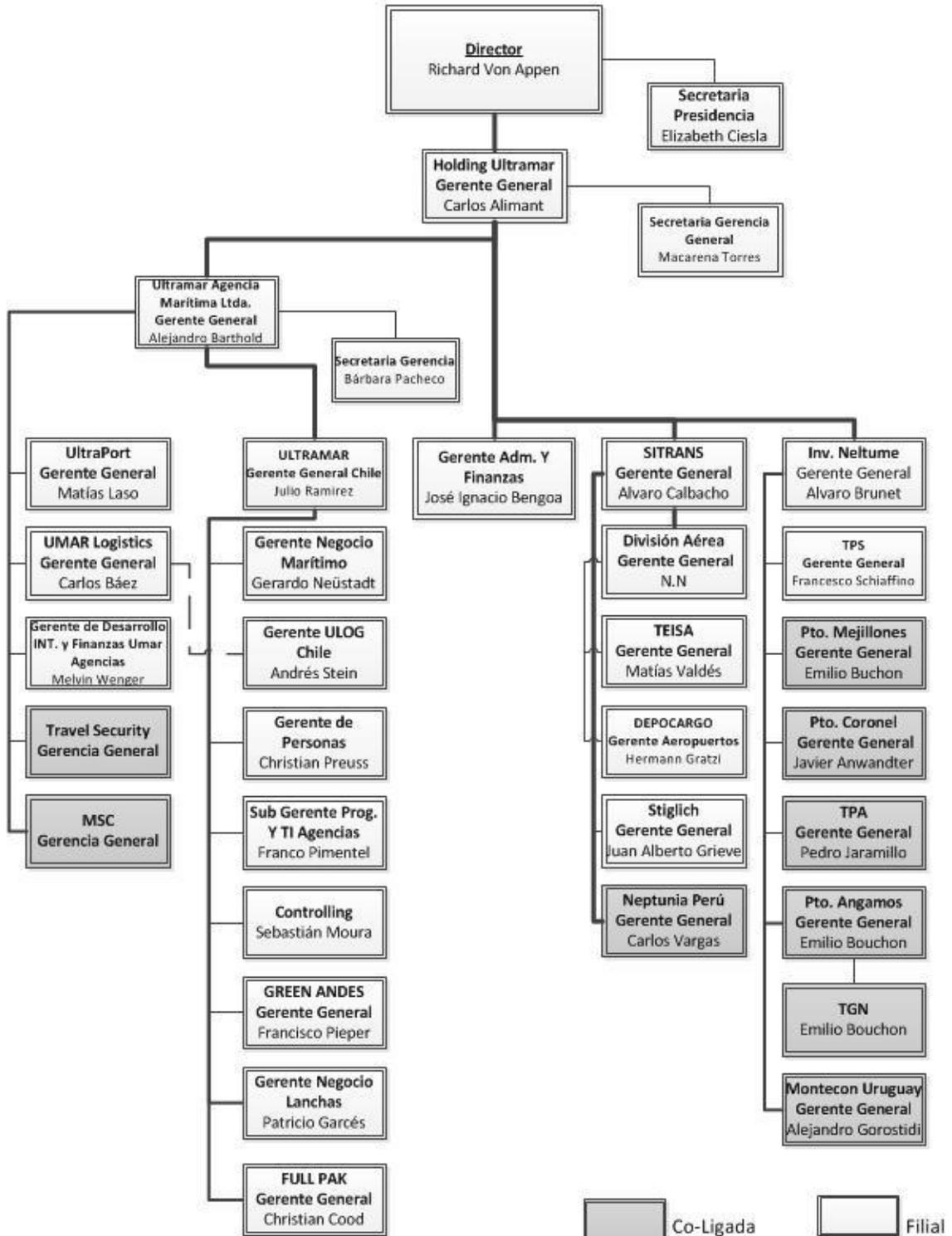


El Holding actualmente posee participación en otras áreas<sup>22</sup> como predios forestales y agrícolas, minas de carbón, plantas eléctricas y Compañía de Acero del Pacífico (CAP).

A continuación en la siguiente página se presentará un organigrama general del Holding ULTRAMAR, explicando la estructura jerárquica entre las distintas empresas que componen este conglomerado.

<sup>22</sup> La Tercera, <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/sven-y-wolf-von-appen-tras-recambio-generacional-de-ultramar>, 27 Diciembre de 2011, 04:20 hrs.

## Organigrama General Holding ULTRAMAR



## **2.5 Ultramar Agencia Marítima Limitada en Chile.**

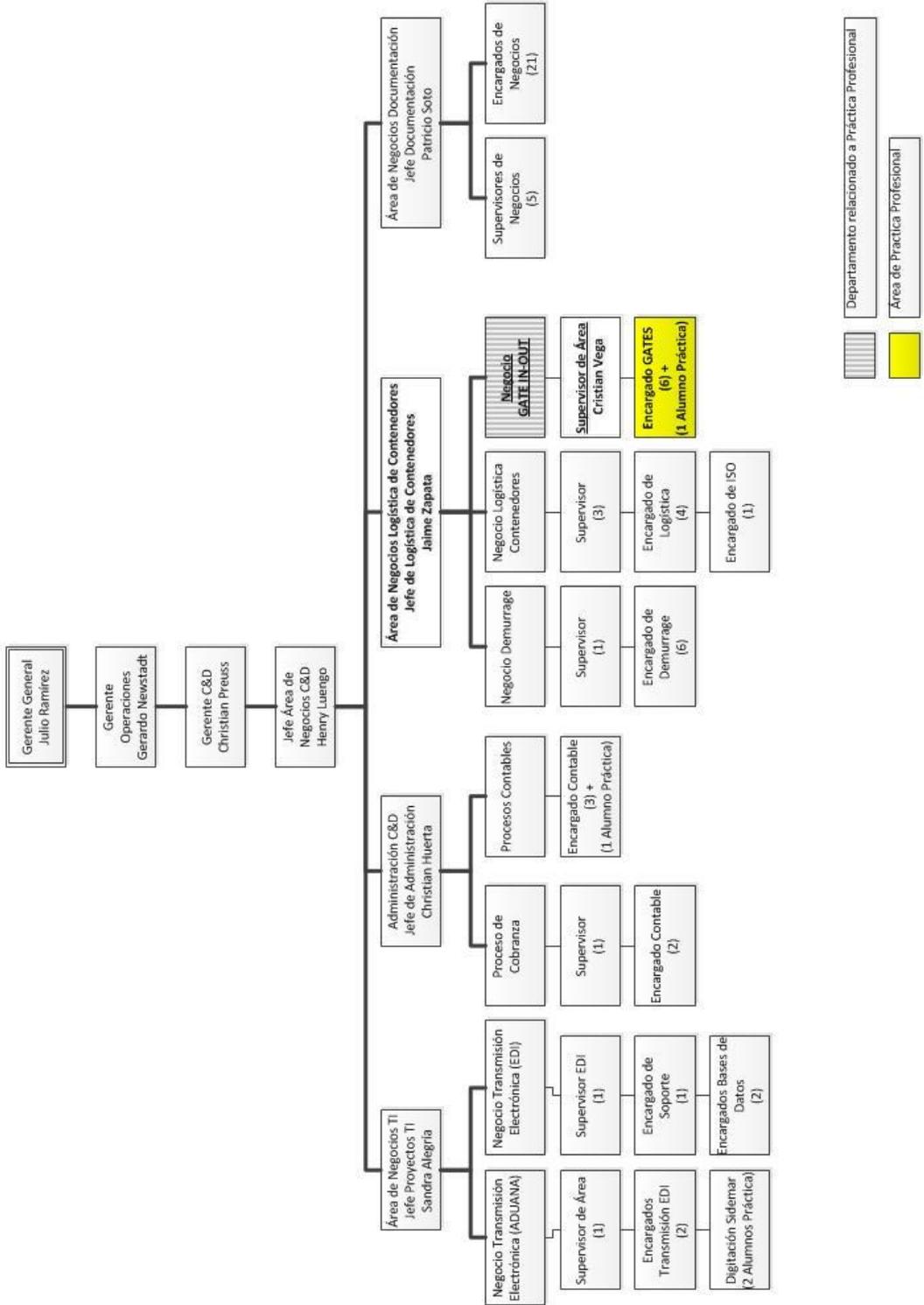
La oficina central de Ultramar Agencia Marítima Limitada se encuentra en Av. El Bosque #500, piso n° 18, comuna de Las Condes, Santiago de Chile. Así también posee varias sucursales distribuidas a lo largo del país en las siguientes ciudades:

- Arica
- Iquique
- Tocopilla
- Mejillones
- Antofagasta
- Caldera
- Huasco
- Coquimbo
- Los Vilos
- Quintero
- Valparaíso
- San Antonio
- Talcahuano
- Puerto Montt
- Puerto
- Chacabuco
- Punta Arenas
- Puerto Williams

## **2.6 Estructura Organizacional CyD Ultramar Agencia Marítima Ltda.**

En el departamento CyD cada empleado asume funciones específicas, contando cada departamento con una interacción basada en una estructura jerárquica vertical, la coordinación normalmente se da de manera directa y se deja constancia a través de correo electrónico, también cada sección del departamento CyD ejecuta reuniones semanales para revisar problemas y soluciones, avances, planificación, reunirse con otras empresas para coordinación y acuerdos de trabajo, además para que los empleados conozcan con quienes se relacionan a través de los medios electrónicos. Desde el departamento CyD se coordinan las funciones de las sucursales que posee Ultramar a través de todo Chile en la parte administrativa, cada sucursal cuenta con un agente, un jefe de operaciones y un jefe de negocios logísticos.

**Organigrama C&D**  
**ULTRAMAR AGENCIA MARÍTIMA LTDA**



Departamento relacionado a Práctica Profesional  
 Área de Práctica Profesional

## 2.7 Misión de la compañía<sup>23</sup>

La misión de Ultramar es ser la principal plataforma de soluciones innovadoras e integrales para el comercio exterior de Chile, sus regiones y sus principales industrias.

Los valores en que se sustenta la compañía son:

- Excelencia: Altos estándares de comportamiento.
- Integridad: Atención a los detalles, profesionalismo y responsabilidad.
- Entusiasmo: Vitalidad y alegría en la búsqueda de soluciones innovadoras para los clientes.

Con ello, Ultramar Agencia Marítima Chile es líder en el mercado, enfrentando con gran optimismo los desafíos del futuro.

## 2.8 Visión de la compañía<sup>24</sup>

“Contribuir a que Chile sea una potencia en el intercambio comercial.”

## 2.9 Principios Gerenciales<sup>25</sup>

Se delinean a través de 7 reflexiones que buscan plasmar la esencia de la cultura y misión que se busca reforzar, mantener y proyectar a todos los entes ligados a Ultramar.

1. Tener visión: Anticipar necesidades y cambios, ser proactivo, formar y promover profesionales.
2. Desarrollar: Crecer y hacer crecer al equipo, aprender de los errores, promover la curiosidad intelectual, aprender y enseñar, delegar, crear oportunidades.

---

<sup>23</sup>Ultramar Agencia Marítima Ltda, <http://www.ultramar.cl/mision.php>, 28 Diciembre 2011. 15:40 hrs

<sup>24</sup>Ultramar Agencia Marítima Ltda, <http://www.ultramar.cl/mision.php>, 28 Diciembre 2011. 15:40 hrs

<sup>25</sup>Ultramar Agencia Marítima Ltda Intranet. Documentación electrónica interna.

3. Comunicar: Expresar claramente las ideas escuchando al interlocutor, además se incentiva a buscar opiniones y/o guía en casos de complejidad ética o profesional.
4. Motivar: Atender y ser considerados con los colaboradores, siempre respetar la vida personal y familiar, también generar inspiración y entusiasmo, además felicitar públicamente a quienes hacen su trabajo de manera impecable.
5. Ser digno de confianza: Ser una persona creíble, que cumpla con su palabra y que respete el tiempo de otros, de igual manera que confie en otros y siempre asuma su responsabilidad ante el mínimo error. Que sepa reconocer logros ajenos, que elimine el exceso de control y aprensiones, así también que promueva el diálogo franco en toda ocasión.
6. Trabajo en equipo: Involucrarse, interactuar, intercambiar experiencias, ideas, perspectivas y opiniones. Estar siempre visible y evitar el aislamiento que perjudica el logro de objetivos. Mediar en conflictos, promover un clima entusiasta en el que prime la confianza y la cooperación integrando la diversidad.
7. Compromiso: Construir relaciones de largo plazo y de confianza con clientes, socios, empleados, comunidades y sociedad en general. Asumir responsabilidad por una adecuada gestión de riesgos y por el cuidado del medio ambiente, manejando apropiadamente el diálogo con grupos de interés.

## 2.10 Principios y Valores<sup>26</sup>

Son directrices y principios generales que buscan guiar la manera de actuar y de desarrollar las tareas diariamente. Aquí se presentan algunos de los conceptos que Ultramar mantiene presente desde el momento de su creación:

1. Filosofía de trabajo: Integridad, excelencia, entusiasmo, disposición y compromiso con la misión, honestidad, perseverancia, eficiencia, colaboración, trabajo en equipo, ambiente de respeto, alegre, sano y amable.
2. Proceder de manera intachable: Proteger los bienes, información, reputación y buen nombre de Ultramar.
3. Encantar a los clientes: Conocer al cliente, entregar un servicio de excelencia, ágil y a la medida. Cumplir la palabra empeñada, respetar sus intereses y puntos de vista así también proteger su privacidad, buscar un trato amable, respetuoso y cálido.
4. Colaboradores y su desarrollo: Respeto y valoración de los colaboradores, promoción por méritos, fomentar la entrega de oportunidades y capacitación, buscar siempre un grato y saludable ambiente de trabajo, además de un equilibrio laboral-personal.
5. Lealtad con la empresa y cooperación con los socios: Mantener una firme disposición interna, siempre entregando información útil, fidedigna y oportuna.
6. Respeto hacia la ley y las autoridades: Cumplir rigurosamente con la normativa vigente y las regulaciones de la industria.

---

<sup>26</sup> Intranet, Ultramar Agencia Marítima Ltda., Documentación electrónica interna.

7. Responsabilidad con la seguridad y el Medio Ambiente: Procurar la búsqueda de una seguridad a toda prueba, trabajar constantemente en la prevención de riesgos y el cuidado del medio ambiente.
8. Contribución al bienestar de las comunidades: Contribución y apoyo a iniciativas propias y ajenas de bienestar de la sociedad y las comunidades donde se opera.

## **2.11 Áreas de Negocios relacionadas al proceso GATE IN / OUT en ULTRAMAR.**

### **2.11.1 Área de Negocio de Logística**

El objetivo de esta área es administrar y controlar todo el movimiento de los contenedores de las líneas representadas a nivel nacional, actualizando la información en cada etapa del proceso de monitoreo e incorporando la aplicación de procedimientos de sistemas operativos informáticos con el fin de contribuir a la eficiencia de los procesos y mantener el flujo constante de los contenedores disponibles para el servicio, de acuerdo a los requerimientos de cada Armador, conllevando con esto reuniones periódicas de trabajo con las líneas representadas por lo general en las oficinas de Santiago de Chile.

### **2.11.2 Área de Negocio de Demurrage<sup>27</sup>**

El objetivo de esta área es administrar y controlar los procesos centralizados relacionados a la administración de los servicios de demurrage, daños y limpieza de contenedores, coordinando las instrucciones recibidas desde la Naviera y generando la aplicación de procedimientos de los sistemas informáticos, con el fin de asegurar que las reglas de negocios, facturaciones, actualizaciones, autorizaciones de descuento que

---

<sup>27</sup> Demurrage es una multa por atrase y el no cumplimiento de ciertos plazos en la operación de estiba y desestiba que comete el encargado de la operación frente al contratante y es cobrado por el Armador.

ofrece la Naviera estén conformes a los requerimientos del Armador contribuyendo a optimizar los procesos y cumplimiento de las políticas y objetivos de la empresa.

### **2.11.3 Área de Negocio Gates**

El objetivo de esta área es controlar la facturación de los movimiento GATE IN/GATE OUT, de los contenedores de líneas representadas y no representadas a nivel nacional, actualizando la información en cada etapa del proceso del servicio de depósito de contenedores, realizando un monitoreo e incorporando aplicaciones y soluciones sistémicas en los procesos operativos. Mantener un control constante del flujo de información con el propósito de brindar un servicio de excelencia, cumpliendo con los requerimientos del cliente, efectuando un correcto y pronto cobro y facturación del servicio GATES.

## **2.12 Breve reseña de empresas del Holding Ultramar relacionadas al proceso GATE IN/OUT**

### **2.12.1 SITRANS (Servicios Integrados De Transporte Ltda.)**

Esta empresa está dedicada principalmente al almacenaje de contenedores en depósitos portuarios y almacenes extraportuarios, cuyas dependencias están habilitadas para contenedores de diversos tipos. Esta empresa fue creada en los años 80's y comenzó a operar en el terminal Lo Valledor en Santiago, posteriormente en los 90's inaugura un depósito en Lo Chena en Santiago remplazando el terminal en Lo Valledor, de esto en adelante se fue ampliando creando nuevos terminales especializados para todo tipo de carga y almacenes extraportuarios en los principales puertos del país.

Esta empresa cuenta con tecnología especializada para la administración de inventarios, asignación de contenedores, monitoreo de camiones y recursos logísticos necesarios para un servicio de calidad. Además entrega los siguientes servicios:

- Transporte Multimodal, apto para movilizar mercaderías, contenedores y cargas especiales asociados a proyectos de ingeniería.
- Almacenaje, mantención y reparación de contenedores.
- Almacenes Extraportuarios
- Almacenamiento de Carga Refrigerada en frigoríficos
- Servicios Logísticos para la Minería
- Soluciones Modulares
- Servicios a la carga asociado a importadores y exportadores:
  - Almacenaje de contenedores cargados y control online
  - Bodegaje y control de inventarios online.
  - Consolidación y Desconsolidación de contenedores
  - Picking de carga almacenada en bodega
  - Preparación de Pedidos
  - Control de Stocks y Manejo de Inventarios
  - Palletizado, Etiquetado y Enzunchado
  - Fumigación
  - Pesaje de camiones

### 2.12.2 TPS (Terminal Pacífico Sur)

A mediados de 1999 se licitó el terminal n° 1 del puerto de Valparaíso, resultando como ganador de la concesión el consorcio integrado por Inversiones Cosmos Ltda. del Holding Ultramar y la empresa alemana HHLA – Puerto de Hamburgo. Con esto se crea la empresa TPS Valparaíso S.A. a fines de Octubre de 1999. El 1 de Enero del año 2000 TPS asume la administración del terminal n° 1 de Valparaíso el cual está diseñado para el manejo de naves porta contenedores y multipropósito. Con esto TPS maneja actualmente el 93 % aproximadamente de la carga que arriba a este puerto. A fines del año 2009 Ultramar se hace propietario único de TPSV S.A. asumiendo el control del 100% de las acciones.

TPSV está encargado principalmente de la carga y descarga de los contenedores, administración de movimiento de los mismos, accesos al puerto, manejo de las grúas y área de stacking en el puerto, además de otros servicios prestados a Armadores cuyas naves atracan en el puerto. Así también presta los siguientes servicios a la carga:

- Almacenaje
- Consolidación
- Desconsolidación
- Etiquetado
- Resellado
- Clasificación
- Control de inventario
- Pesaje de carga
- Reparación de bultos
- Conexión y monitoreo para contenedores refrigerados
- Estiba y muellaje

## **CAPITULO III: Descripción de las funciones realizadas**

### **3.1 Trabajo Realizado**

A continuación se muestra el trabajo desarrollado por el alumno en el área de GATE IN/GATE OUT en ULTRAMAR Agencia Marítima Ltda.

Primero se presentará el proceso de facturación de ambos servicios para Armadores representados y no representados por la agencia. Se mostrará la relación entre los sistemas de las empresas SITRANS y TPS que están envueltas en este proceso y trabajan en conjunto con ULTRAMAR para poder entregar este servicio a los diversos clientes.

También se mostrarán los sistema de información asociados entre los distintos entes que participan del movimiento de carga contenedorizada en nuestro país.

Posteriormente se mostrarán las diversas dificultades que posee este servicio y se entregarán posibles soluciones a estas problemáticas aquejadas por esta área. Y por último se mostrará una conclusión con respecto a lo mencionado anteriormente.

### **3.2 Desarrollo del Negocio “GATE IN – GATE OUT” para los agentes marítimos**

A contar del año 2001, el Servicio Nacional de Aduanas de Chile comienza la modernización del sistema informático y organizacional en beneficio de los exportadores chilenos, la cual consistió en el diseño de un nuevo documento llamado “Documento Único de Salida” (véase pagina n° 38). Esto no significó mayor relevancia en el movimiento GATE IN pues el procedimiento para poder “garantizar”<sup>28</sup> un contenedor siguió siendo a través de la presencia física del interesado y el movimiento debe ser cancelado al momento de hacer esta garantía. En cambio para el movimiento GATE OUT significó un cambio radical en la forma en que se facturaría y cobraría este servicio, pues ya no se requería la presencia física de la persona para gestionar los documentos que remplazaría el D.U.S. y, como este movimiento se cobra posteriormente al zarpe de la nave, surgieron muchas problemáticas en cuanto al procedimiento que se debía generar para poder facturar y además para poder cobrar este servicio. Ultramar Agencia Marítima, al no ser el ente que presta directamente el servicio no puede por ley gestionar ninguna cobranza de ningún servicio de manera oficial. A partir de todo este proceso se tuvo que diseñar un departamento especialmente dedicado a estos movimientos, para resolver los problemas surgidos a través de soluciones administrativas e informáticas que ayudaran a generar la facturación de este servicio que alcanza una cifra promedio mensual de 16.000 facturas emitidas aproximadamente entre ambos servicios.

---

<sup>28</sup> Garantización: Trámite en el cual un importador declara recibir un contenedor en buen estado y debe asegurarlo para poder retirarlo de la zona primaria en Aduanas. Con esto se compromete a cancelar cualquier daño provocado entre la salida del contenedor desde la zona primaria y su posterior devolución en el depósito de contenedores

El servicio de GATE IN/OUT es entregado por SITRANS, empresa ligada al Holding ULTRAMAR, el cuál de acuerdo a una SLA (Service Agreement Level) acuerda con ULTRAMAR que este último facture el servicio en nombre de SITRANS, procediendo respectivamente con la generación de facturas, cobros, mantención de cartera de clientes, mantención y creación bases de datos asociadas, y todo lo relacionado que sea necesario para poder generar la facturación y cobro del servicio. A partir de esto SITRANS en conjunto con otra empresa asociada al Holding ULTRAMAR, que es TPS, transmite y valida a través de distintos medios electrónicos (mensajes EDI, cargas FTP, carga de archivos \*.xls, entre otros) la información necesaria para que ULTRAMAR proceda con el proceso de facturación y cobro de los servicios GATE IN/GATE OUT prestado en los depósitos de SITRANS a lo largo de todo Chile. SITRANS todas las semanas envía un archivo, el cuál es llamado “pareo”, a ULTRAMAR y se buscan “coincidencias” para ver que unidades han sido facturadas y cobradas por ULTRAMAR en fechas anteriores previamente acordadas, además de ver si existen unidades que no se hayan podido facturar por causas de distinta naturaleza.

### **3.3 Proceso de Pareo de archivos entre SITRANS y ULTRAMAR**

En este proceso, después de la facturación semanal de los servicios de GATE IN y GATE OUT, SITRANS envía un archivo llamado “pareo” (match), el cual contiene los datos de los contenedores que se debieron facturar durante un plazo determinado que por lo general es una semana, denominando al archivo por el número de semana en el año (ej: Week - Semana 45), este archivo posee un desfase de tiempo que depende de si el archivo corresponde a GATE IN o GATE OUT, este desfase es llamado “fecha de corte”

la cual, para el caso de GATE IN, es 1 día previo al envío del archivo, para el caso de GATE OUT son 15 días previos el envío del archivo. Este archivo se carga en los sistemas de ULTRAMAR y el mismo sistema discrimina entre registros ya facturados y asocia a estos los números de facturas correspondientes (buscando coincidencias, por eso el nombre de pareo). Cuando termina este proceso se verifica si quedan registros pendientes de pareo automático, acá se deben analizar los registros en busca de registros que deban ser facturables y aquellos que por distinta naturaleza no puedan ser facturados (registros rechazados). Existen distintos tipos de rechazo para la facturación de ciertos registros por ejemplo: Contenedores vacíos, contenedores que sirvieron de reposición, que el embarcador sea la propia naviera, que exista algún registro que ya haya sido cobrado con anterioridad y se vuelva a repetir el registro, que el cliente final no haya podido ser identificado, que la unidad haya sido rechazada por SITRANS, entre otros. Cuando se cumple el plazo de revisión del archivo de pareo enviado por SITRANS y se haya completado el proceso de revisión buscando registros facturables, ULTRAMAR genera un archivo de pareo que contiene los registros ya facturados y los que no pueden ser facturados indicando la naturaleza del rechazo, este archivo se envía devuelta a SITRANS en un plazo no mayor a 5 días hábiles contados desde la recepción del archivo que se pareó. Con esto SITRANS procede a generar una factura por las unidades pareadas y la envía a ULTRAMAR, quien contabiliza las unidades registradas en el pareo y procede, una vez conforme, a pagar a SITRANS la cantidad correspondiente a los contenedores facturados. Si por parte de SITRANS existen discrepancias en cuanto a los registros rechazados estos se agregan al pareo de la próxima semana.

En una entrevista personal de índole privada con uno de los altos ejecutivos de ULTRAMAR, este indicó que principalmente en el negocio GATE IN/OUT no se buscan utilidades a través del movimiento en sí, sino en el flujo de dinero (“cash flow”) que se genera con la enorme cantidad de contenedores que se movilizan en las instalaciones de SITRANS. Como dato duro se puede indicar que ULTRAMAR facturó en el año 2010<sup>29</sup> por el concepto antes mencionado la cifra de CLP \$12.500.328.351.- representado por un volumen aproximado de 190.000 facturas emitidas durante ese año.

Volúmenes Anuales de Facturación y Outstanding (expresados en Pesos Chilenos CLP)

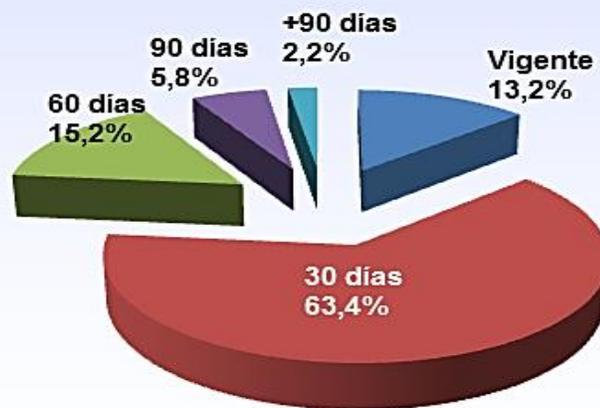


<sup>29</sup> Cifras entregadas de manera privada por Ultramar para realización del presente informe.

Por otro lado se mantiene un “outstanding”<sup>30</sup> anual equivalente a CLP \$492.941.423.-, esta cifra equivale a un 3.9% del total facturado en el año 2010, pero si es comparada con los años anteriores al 2010 es bastante inferior a las de los años 2008 y 2009. También, comparando el año 2009 con el año 2010, ULTRAMAR pudo reducir el factor antigüedad en el universo de registros pendientes de facturación, esto se logró mejorando durante el año 2009 la base de datos de los clientes, Freight Forwarders y Agentes de Aduana, estableciendo constantes reuniones estos últimos con el afán de mejorar las relaciones entre ellos y ULTRAMAR. Con todo esto se logró obtener una mejor gestión en los vencimientos, logrando un rápido retorno de los montos facturados. Actualmente se mantiene un 76,6% del outstanding a 30 días que equivale a CLP \$312.612.408.

Distribución Outstanding al 31/11/2010 (Valores expresados en Pesos Chilenos CLP)

| Vigente    | 30 días     | 60 días    | 90 días    | + 90 días  | Total       |
|------------|-------------|------------|------------|------------|-------------|
| 65,256,666 | 312,612,408 | 75,276,519 | 28,668,631 | 11,127,200 | 492,941,423 |
| 13.24%     | 63.42%      | 15.27%     | 5.82%      | 2.26%      | 100%        |



<sup>30</sup> Outstanding: se le llama al periodo que pasa entre la emisión de una factura y el pago correspondiente a la misma.

Por el lado positivo ULTRAMAR posteriormente a la crisis internacional vivida durante el año 2009 supo aprovechar este periodo y tras varias negociaciones logró sumar al departamento GATE IN/OUT nuevos clientes, con lo que actualmente factura a los Armadores CMA-CGM y HMM, ambos Armadores mantienen sus contenedores en depósitos distintos a los de STRANS. Además durante ese año ULTRAMAR comenzó a facturar a MSC y además en Febrero del año 2010 SITRANS aumentó sus tarifas en promedio un 26% comparada con las que mantenía el año 2009.

Actualmente para mejorar los procesos de manejo de información y gestión de cartera de cliente se realizan visitas periódicas a cada uno de los distintos clientes, las cuales permiten identificar y resolver en conjunto situaciones de facturación y cobranza con el propósito de aumentar el grado de eficiencia del proceso.

Se generan reuniones periódicas con actores relevantes del servicio (clientes, embarcadores, agentes de aduana, entre otros) que manejan altos volúmenes de contenedores involucrados directamente con el servicio GATE IN/GATE OUT, permitiendo realizar un cobro directo, eficaz y sin riesgo de errores al momento de emitir las facturas respectivas.

### 3.4 Delimitación de responsabilidades entre SITRANS y ULTRAMAR por el Servicio de GATE IN/GATE OUT

#### 3.4.1 Responsabilidades SITRANS.

| Detalle   | Plazo   |
|---|---|
| Enviar nómina de clientes exentos de Gate In y/o Gate Out, vía archivo Excel.                   | Máximo 24 horas tomado conocimiento del acuerdo comercial establecido entre Armador y cliente |
| Envío de archivo Pareo de Movimientos, En FTP Definido <sup>31</sup> (definir dirección)        | Primer día hábil de cada semana.  |
| Envío de Reservas Armadores Hapag Lloyd y MSC en archivo EDI formato COPARN.<br>(Ver Anexo N°1) | Máximo 24 horas de recibida la información desde Armador                                      |
| Ingreso de Reservas Armador NYK en sistema SBM  | Máximo 24 horas de recibida la información desde Armador                                      |
| Ingreso de B/L Armador NYK en sistema SBM   | Máximo 48 previo al arribo  |
| Envío de movimiento de contenedores archivos EDI en formato PROPIETARIO<br>(Ver Anexo N°2)      | Máximo 24 horas post realizado el movimiento  |
| Emisión de documento Factura y/o emisión de Ajuste cuando corresponda.                          | Dentro de los cinco días hábiles a la fecha de recepción/validación del pareo.                |

<sup>31</sup> El archivo recibido debe contener toda la información generada hasta las siguientes fechas de corte: Para el caso de GATE IN, 1 día previo al envío del archivo, para el caso de GATE OUT 15 días previo el envío del archivo.

### 3.4.2 Responsabilidades Ultramar AG. Marítima Ltda.

| Detalle   | Plazo   |
|---|---|
| Emisión de factura por concepto de Gate Out.  | Armadores Representados <sup>32</sup> y NYK: 48 Hrs. post zarpe de la nave.<br>MSC: 72 Hrs. Post zarpe de la nave.                        |
| Emisión de factura por concepto de Gate In.   | Armadores Representados: al momento de la garantía.<br>Armadores No representados <sup>33</sup> (NYK, MSC): Hasta 72 horas post garantía. |
| Carga de archivo pareo desde FTP  | Máximo 36 horas posterior a la recepción correcta de archivo pareo dentro de dirección FTP definida previamente.                          |
| Ultramar deberá generar y transmitir archivo pareo EDI, con registros aprobados y rechazados con la totalidad de los registros recibidos. | Dentro de los 5 días hábiles siguientes a la recepción/validación del archivo.  |
| Gestiones de cobranza a nuestros clientes o sus representantes <sup>34</sup>  | En un plazo no superior a los 45 días desde el vencimiento de la factura.   |
| Envío de informes de clientes morosos a SITRANS, separados por armador y sucursal.  | Quincenalmente a SITRANS (día 15 y 30 de cada mes.)   |
| Carga de Reservas Armadores Representados y MSC en archivo EDI formato  | Máximo 2 horas posterior a la recepción correcta del archivo EDI de reservas formato COPARN   |
| Carga de movimiento de contenedores archivos EDI en formato PROPIETARIO   | Máximo 2 horas posterior a la recepción correcta del archivo EDI de movimiento formato PROPIETARIO  |

<sup>32</sup> Hapag Lloyd, Hamburg-Sued, Evergreen, MOL, Transmare, KATA, STOLT.

<sup>33</sup> NYK, MSC.

<sup>34</sup> Se realizará mediante correos electrónicos, fax, carta o contacto telefónico y/u otro.

### 3.4.3 Contingencias en transmisión de información entre ULTRAMAR-SITRANS

| Tipo de Falla  | Plan de contingencia  |
|--|---|
| Falla en el envío de las reservas  | SITRANS deberá digitar reservas directamente en sistema SBM, notificando ésta situación a ULTRAMAR.                         |
| Falla en el envío de los movimientos   | SITRANS debe reportar vía planilla Excel, detalle de los movimientos (IN o OUT) para su ingreso manual en sistema ULTRAMAR. |
| Falla en la carga de reservas correctamente recepcionadas vía Archivo EDI formato COPARN         | SITRANS debe reportar vía planilla Excel, detalle de las reservas para su ingreso manual en sistema ULTRAMAR.               |
| Falla en la carga de movimientos correctamente recepcionados vía Archivo EDI formato PROPIETARIO | SITRANS debe reportar vía planilla Excel, detalle de los movimientos (IN o OUT) para su ingreso manual en sistema UMAR.     |

### **3.5 Herramientas Necesarias para la facturación de GATE IN/GATE OUT**

#### **3.5.1 E.D.I. (Electronic Data Interchange)**

Es un sistema, como indica la traducción de estas siglas al español, de intercambio electrónico de datos y es utilizado para transmitir datos electrónicos de un sistema informático a otro sistema. Existen distintos formatos utilizados pero el formado estándar es el EDIFACT (EDI for Administration, Commerce and Transport), el cual es un estándar creado por la ONU (Organización de Naciones Unidas) para el intercambio de documentos comerciales a nivel mundial y es el que actualmente utiliza el Servicio Nacional de Aduanas (para datos estructurados) en conjunto con el formato XML (para datos no estructurados) para la transmisión de mensajes entre despachadores de mercancías, agentes marítimos, depósitos de contenedores y operadores portuarios al Servicio de Aduanas. La versión que utiliza de este sistema es la “directorio D.95A”. Un mensaje EDIFACT esta creado para optimizar y compactar un documento original de manera completa, en una estructura de datos jerárquica, compuesto por fragmentos de información que siguen ciertas reglas de sintaxis definidas diseñadas para su intercambio electrónico. La norma ISO 9735 regula las reglas gramáticas y sintaxis que estructuran un mensaje EDI. Estos segmentos contienen datos simples y complejos, estando un mensaje EDIFACT estructurado de la siguiente manera:

- ❖ Intercambio
- ❖ Mensaje (conjunto de transacciones)
  - Segmento
  - Elementos de datos

En la sección de intercambio se define el emisor y receptor del mensaje siendo delimitado por encabezados y finalizadores de control de intercambio, en cambio el mensaje que también posee encabezado y finalizadores posee los datos que componen el mensaje en sí. Este sistema es utilizado en distintas áreas bajo distintas versiones de acuerdo al ámbito que maneja la empresa que lo utiliza, también siguiendo la composición del estándar se pueden crear tipos de archivos personalizados según la necesidad de cada compañía, en este caso SITRANS envía mensajes EDI en formato “propietario” (personalizado) a ULTRAMAR. La ventaja más amplia de este sistema es que permite la transmisión de datos de manera precisa sin intervención de humanos, por tanto los errores en este sistema tienden a un 0%. Así también este sistema entrega ahorros considerables al momento de ser implementado al igual que un ahorro en tiempo aún mayor. Esta reducción de tiempo es posible gracias a que las empresas no deben ir de manera presencial a oficinas de Aduanas para realizar cada trámite necesario en los procesos de intercambio comercial, pudiendo ser realizados a través de un computador con conexión a Internet e imprimiendo los documentos los cuales son legalizados bajo la misma vía.

### **3.5.2 EDI-301**

Son datos contenidos en un conjunto de transacciones para ser utilizados en el contexto de un ambiente EDI. El conjunto de transacciones puede ser usado para proveer toda la información necesaria para confirmar un espacio con un Armador, un contenedor, la disponibilidad de un equipo en respuesta a la reserva o para notificar a otras partes como pueden ser operadores de terminales u otros Armadores.

### 3.5.3 Sistema C.A.S. (Container Administration System)

Este sistema informático fue desarrollado por SITRANS para el manejo y administración de contenedores, el cual es utilizado principalmente en Ultramar para la administración documental e informática relacionada con los contenedores. Este sistema reconoce los movimientos de cada contenedor (los cuales envía a su vez a un sistema SBM) y puede indicar su estado actual de transporte, por ejemplo muestra si está en el depósito, o en tránsito, o a bordo de una nave, y genera una base de datos que trabaja simultáneamente con el sistema EDI de la Aduana, de la cual genera además de un respaldo, y permite la emisión de ciertos documentos necesarios para el procesamiento de importaciones y exportaciones. A su vez este sistema se alimenta automáticamente de cargas EDI entregadas por la misma Aduana, Armadores, Terminales, Almacenes y Depósitos, y además absorbe información de administración de reglas de negocios, administración de tarifas y cargas manuales de datos.

A continuación se muestran los mensajes EDI estándares para el movimiento de contenedores y que envían los distintos entes relacionados con el movimiento GATE IN / GATE OUT a Ultramar para procesar reservas, movimientos en terminal y EIR en el sistema CAS:

- CALINF Mensaje de información de llamamiento
- COACOR Orden de aceptación del contenedor
- COARCO Confirmación de llegada del contenedor
- COARIN Información de llegada del contenedor

- COARNO Notificación de llegada del contenedor
- COARRI Mensaje de llegada del contenedor
- CODECO Confirmación de la salida del contenedor
- CODENO Notificación de expiración de los documentos aduaneros del contenedor
- CODEPA Mensaje de salida del contenedor
- COEDOR Orden de disposición del contenedor vacío
- COHAOR Orden de mantenimiento del contenedor
- COITON Notificación de orden de transporte terrestre del contenedor
- COITOR Orden de transporte terrestre del contenedor
- COITOS Respuesta a la orden de transporte terrestre del contenedor
- COITSR Petición de asignación de espacio de transporte terrestre del contenedor
- COOVLA Contenedor Overlanded
- COPARN Notificación de pre llegada del contenedor
- COPDEM Mensaje de pre salida de contenedor
- COPINF Información de elevamiento del contenedor

Todos estos datos, posteriormente que se ha ingresado la carga de datos EDI y otros, son procesados por el área de Logística de Ultramar para generar los documentos necesarios para facturar distintos servicios como GATE IN/GATE OUT, Demurrage, etc., además de generar KPI<sup>35</sup>, estadísticas, liberar contenedores a terminales, transmitir datos TACT EDI a depósitos y almacenes, transmitir datos EDI a Armadores, entregar soporte IT<sup>36</sup> a Armadores y Agencias de Aduanas, etc.

#### **3.5.3.1 Movimientos del C.A.S.**

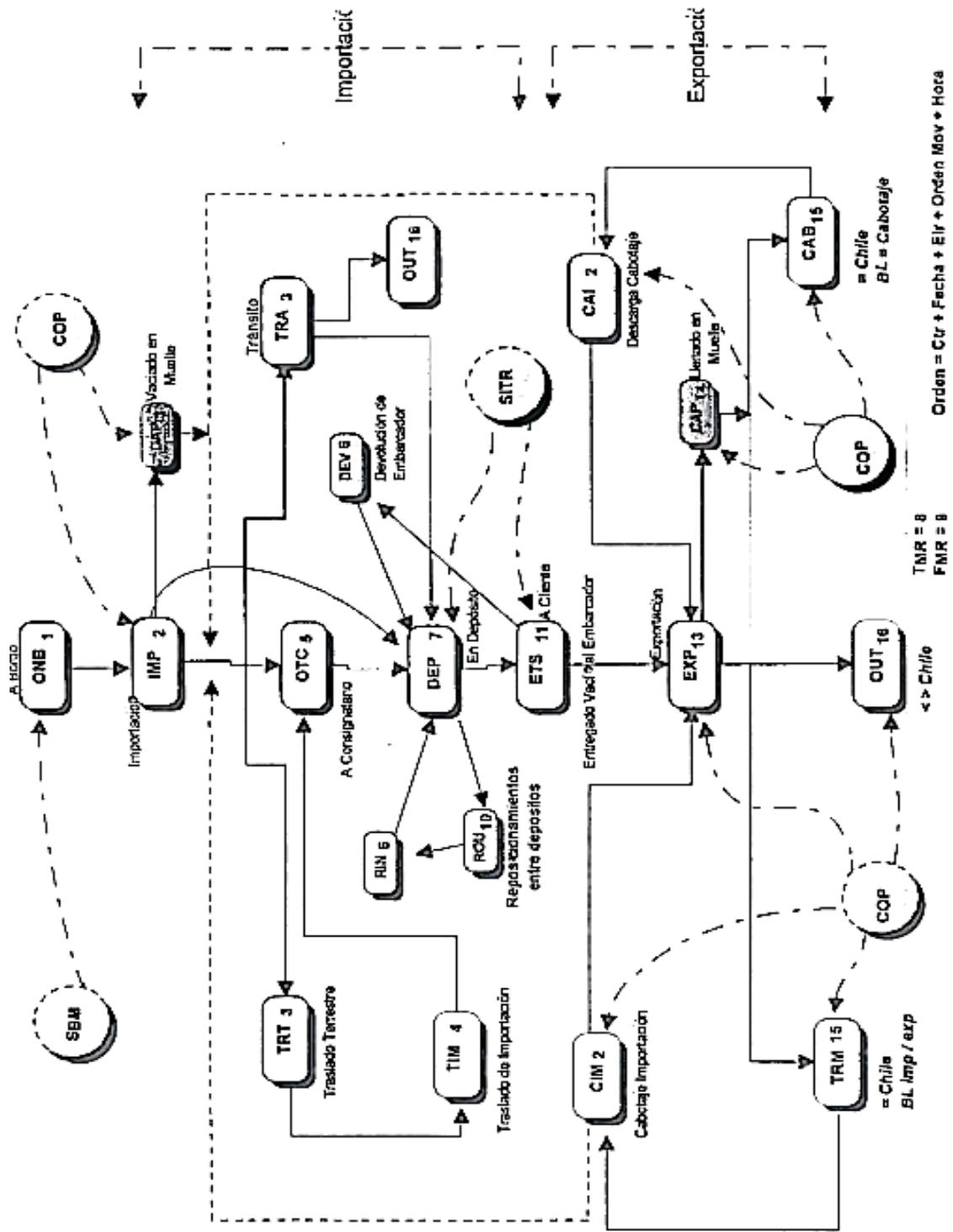
En estos movimientos participan los mensajes EDI: COPARN (importación y llegada de un contenedor al país) y COPDEM, (exportación y salida de un contenedor del país), los cuales se suman a la información de entrada ya recibida por CAS (EDI de Armadores, Depósitos, Terminales, Reglas de Negocios, Cargas Manuales, Administración de Tarifas, etc).

A continuación se presenta un diagrama que muestra los movimientos que puede llegar a tener un contenedor en las etapas tanto de importación como de exportación y se enseña como se relacionan los movimientos con el depósito. Es necesario indicar que el diagrama muestra figuras en círculo y rectángulo, lo que se muestra en círculos corresponde a los sistemas que obtienen los distintos movimientos de los contenedores y posteriormente se transmiten a otros sistemas, los rectángulos representan los movimientos de los contenedores y el estado en que se muestra en los sistemas.

---

<sup>35</sup> KPI: Siglas en ingles para Indicadores Claves de Desempeño (Key Performance Indicators) que sirven para medir el desempeño de un proceso o área en una compañía.

<sup>36</sup> IT: Siglas en inglés para Tecnologías de la Información (Information Technologies)



### 3.5.3.2 Siglas relacionadas a los Movimientos procesados por C.A.S.

- ONB = On Board (Contenedor informado como embarcado para futura descarga, solo importación)
- OTC = Out to consignee / Contenedor importado, entregado al propietario
- TIM = Traslado de Importación
- TRT = Transporte terrestre
- TRA = Contenedor en tránsito por el país, ingresa con MIC/DTA.
- DEP = Ingresado vacío a depósito
- DEV = Devolución al Embarcador
- ROU = Salida Reposicionamiento de vacío entre depósitos
- RIN = Ingreso Reposicionamiento de vacío entre depósitos
- ETS = Empty to Shipper (Entregado vacío para embarque)
- EXP = Contenedor embarcado para exportación.
- CAB = Salida cabotaje
- CIM = Ingreso cabotaje
- CAI = Descarga cabotaje
- CAP = Consolidación en Muelle
- TRM = Transporte terrestre para Mantenimiento y Reparación por daños
- OUT = Unidad salida del país.

### 3.5.3.3 Movimientos C.A.S. clasificados según los servicios relacionados

| ETAPA                           | TIPO DE MOVIMIENTO CAS                                 | SERVICIO RELACIONADO AL MOVIMIENTO   |
|---------------------------------|--|--|
| CICLO DE IMPORTACIÓN (DESCARGA) | IMP -> OTC<br>CAI<br>TRT<br>TIM<br>CIM<br>ONB<br>TRA   | 1. Garantización<br>2. Recepción de Seguros<br>3. Facturación de:<br>- Demurrage 1° fase<br>- GATE IN<br>- Cleaning Charge<br>4. Cobro Box Fee<br>5. Liberación Contenedores<br>TACT Vía EDI |
| DEPÓSITO                        | ROU – RIM<br>TMR – FMR<br>DME – OPE<br>DSV – DSA – DSN | 6. Demurrage 2° fase<br>7. Reparaciones<br>8. Revisión de daños y limpieza   |
| CICLO DE EXPORTACIÓN (EMBARQUE) | ETS<br>EXP<br>OUT<br>CAB<br>TRM                        | 9. Asociación de Contenedores a través de Reservas<br>10. Facturación GATE OUT<br>11. Demurrage Exportación<br>12. Cobro Box Fee   |

#### 3.5.3.4 Sistemas que componen el C.A.S.

El sistema CAS está compuesto de distintos programas que cumplen distintas funciones en la creación de documentos, facturación y proceso de búsqueda de datos en el sistema. En este informe nos concentraremos principalmente en las funciones relacionadas con el proceso GATE IN/ GATE OUT (*las funciones que se encuentran marcadas con negrita son las que se utilizan en este proceso*). El principal sistema es el Árbol de Aplicaciones que cuenta con dos versiones, una versión 4.1 en la cual se procesan los siguientes ítems:

#### GARANTÍAS

- Aplicación de Garantías
- Facturación de GATE IN (Sin Garantía/Embarques Cancelados)
- Ingreso B/L Hijo
- Endoso B/L
- Generación de Planillas de Garantías
- Consultas acerca de la Distribución de la Nave
- Mantenición de Datos de Forwarders

#### GATE OUT

- **Ingreso de Cobros GATE OUT**
- **Generación de Planillas GATE OUT**
- **Ingreso de Cobros GATE OUT por Reserva**
- **Reproceso GATE OUT**

## BOX FEE<sup>37</sup>

- Facturación Box Fee
- Generación de Planillas Box Fee

El CAS lo compone también el Árbol de Aplicaciones en su versión 7.0.7, la cual posee mayores y distintas funciones que la versión 4.1. La versión 4.1 se utiliza principalmente para la facturación del servicio GATE OUT y la versión 7.0.7 para carga de datos y facturación del servicio GATE IN entre otras funciones (*las funciones que se encuentran marcadas con negrita son las que se utilizan en este proceso*). En este caso el Árbol de Aplicaciones se compone de las siguientes funciones:

## INGRESO DE MOVIMIENTOS

- **Carga Manual COP-CAS**
- **Consulta Carga Manual COP-CAS**
- Ingreso Transporte Terrestre
- Traspaso de Movimientos

## ESTIMATE

- Ingreso Estimate Manual y Automático
- Facturación
- Generación de Planillas Excel para Estimate

---

<sup>37</sup> Box Fee: Servicio en el área de exportaciones e importaciones que incluye el procesamiento y control documental de la información del contenedor y el control y/o transmisión de la tarjeta electrónica.

## **GARANTÍA**

- **Aplicación de Garantías**
- **Facturación de GATE IN (Sin Garantía/Embarques Cancelados)**
- **Generación de Planillas Garantías**
- **Facturación Masiva GATE IN**
- **Carga Archivo GATE**

## **CONSULTAS**

- **Ficha Contenedor**
- **Consulta Factura**
- **Detalle Stock Overdue**
- **Resumen Stock Overdue**
- **Telex Daily – Weekly**
- **Informe Movimientos Inconsistentes**
- **Estadística Embarque Descarga**
- **Informe Costos Almacenaje**
- **Informe On y Off Hire**
- **Informe RDC On Board**
- **Consulta de Contenedor por sistema**
- **Informe B/L x OTC**

## SISTEMA DE B/L Y MANIFIESTOS

- Ingreso de Manifiesto de Carga Suelta

## DEMURRAGE

- Cobro Demurrage Importación
- Generación de Planillas Excel CAS 1 (Datos de Árbol de Aplicaciones 4.1)
- Generación de Planillas Excel CAS 2 (Datos de Árbol de Aplicaciones 7.0.7)
- Detalle de Contenedor por Tramo
- Reproceso de Demurrage

### **3.5.4 Sistema SBM**

Es un programa en cual se muestran los movimientos procesados por CAS de cada contenedor y su estado actual. Se digita el numero del contenedor y muestra su historial, se puede determinar si por ejemplo un contenedor sufrió algún percance y no pudo ser embarcado, perdiéndose su reserva en la nave y llevado a reparación a depósito SITRANS. Este sistema es especialmente utilizado en la facturación manual del servicio GATE OUT cuando existen dudas acerca del embarque de algún contenedor. Este sistema también gestiona de forma interna las reservas cargadas por SITRANS según cada contenedor, ya que un cliente al solicitar una reserva al Armador este le entrega un número de reserva único independiente de la cantidad de contenedores que vaya a embarcar, y el sistema SBM trabaja asignando un número de reserva interno a cada contenedor de una reserva específica entregada por el Armador, así se puede hacer un seguimiento a cada contenedor en específico independiente de la reserva del Armador.

### **3.5.5 BLIMP/BLEXP**

Son dos archivos de Microsoft Access Database (\*.mdb), los cuales se actualizan semanalmente y respaldan la información de los B/L tanto de importación, en un archivo, y de exportación en otro archivo. Esto sirve para búsqueda de datos con respecto a clientes que no se han podido facturar los servicios de GATES.

### **3.5.6 Herramientas WEB**

#### **3.5.6.1 Página TPS**

En la página de TPS existen unos enlaces disponibles para clientes, los cuales con ciertos privilegios que entrega TPS, según el usuario, se puede acceder a información de los despachos de carga tanto de importación como de exportación (DCI-DCE) además existe un apartado de “transacciones” donde se puede buscar mayor información. Esta herramienta sirve para buscar los clientes finales a los cuales facturar el GATE IN/OUT.

#### **3.5.6.2 Página SITRANS**

En la página de SITRANS existe un apartado en el área de “login” donde se puede encontrar una sección particularmente útil al momento de buscar información acerca de un cliente que no se pueda identificar para poder generar la factura para el servicio de GATE IN/OUT. La sección es la de “Seguimiento Contenedores Vacíos para Empresas Navieras”, donde teniendo un nombre de usuario y contraseña entregado por parte de SITRANS a ULTRAMAR los empleados de esta última pueden buscar información en los EIR tanto de entrada como de salida según el movimiento que aparezca del contenedor en cuestión.

### 3.5.7 Estructura Organizacional para transmisión de datos a GATE IN/OUT

| Reservas                      | Armador     | Sistema<br>Transmisión | EDI     | Destinatario |
|-------------------------------|-------------|------------------------|---------|--------------|
| ARMADORES<br>REPRESENTADOS    | Hamburg Sud | COMPASS                | COPARN  | ULTRAMAR     |
|                               | Hapag Lloyd | SITRANS                | COPARN  |              |
|                               | M.O.L.      | STARNET                | COPARN  |              |
|                               | Evergreen   | SOLARIS                | COPARN  |              |
|                               | CMA-CGM     | LARA                   | COPARN  |              |
|                               | HMM         | WINS                   | EDI-301 |              |
| ARMADORES NO<br>REPRESENTADOS | NYK         | SITRANS                | MANUAL  |              |
|                               | MSC         | SITRANS                | COPARN  |              |

| Movimientos<br>Contenedor<br>En Terminal | Armador     | EDI              | Tipo de<br>Carga | Destinatario |
|--|-------------|------------------|------------------|--------------|
| IMP<br>OUT<br>OTC<br>EXP                 | Hamburg Sud | CODECO<br>COARRI | EDI              | ULTRAMAR     |
|  | Hapag Lloyd |                  |                  |              |
|  | M.O.L.      |                  |                  |              |
|  | Evergreen   |                  |                  |              |
|  | CMA-CGM     |                  |                  |              |
|  | HMM         |                  |                  |              |

| EIR IN/OUT<br>Emisor | Armador     | Movimientos<br>Contenedor | Tipo de Carga | Destinatario |
|----------------------|-------------|---------------------------|---------------|--------------|
| SITRANS              | Hamburg Sud | ETS<br>DEP                | EDI           | ULTRAMAR     |
|                      | Hapag Lloyd |                           |               |              |
|                      | M.O.L.      |                           |               |              |
|                      | Evergreen   |                           |               |              |
|                      | CMA-CGM     |                           |               |              |
|                      | HMM         |                           |               |              |
| NYK                  | NYK         |                           | MANUAL        |              |
| MSC                  | MSC         |                           | (EXCEL)       |              |

### 3.6 ¿Qué es la facturación?

Es la generación de una factura<sup>38</sup> relativa al cobro cierto servicio o mercancía, en este caso se busca emitir un comprobante del servicio de GATE IN/OUT al cliente que solicita este servicio y cobrar un monto especificado en la misma por este ítem. Así también sirve como comprobante de compraventa de un bien o servicio frente al Servicio de Impuestos Internos y su cancelación entrega ciertos derechos a quien es emitida por ejemplo, en el caso de cancelar el servicio de GATE IN, le permite al cliente poder garantizar un contenedor y proceder a la internación al país del mismo, posteriormente debiendo proceder a la devolución del mismo al depósito.

<sup>38</sup> factura de compra o factura comercial es un documento mercantil que refleja toda la información de una operación de compraventa de bienes o servicios.

### 3.6.1 Facturación Masiva

Tanto para el proceso de GATE IN como para GATE OUT SITRANS envía miles de mensajes a ULTRAMAR indicando la facturación del movimiento para cierto contenedor perteneciente a clientes representados y no representados de ULTRAMAR. Este proceso de facturación masiva se genera para todos los Armadores a raíz del volumen de unidades a facturar, a este proceso se le llama masiva porque la facturación es generada en grandes volúmenes de una sola vez cuando la información ya se encuentra asegurada sobre a quien corresponde generar la factura y el cobro respectivo, siendo válido sólo para contenedores FCL/FCL. El fin del proceso de facturación sea masiva o no es el mismo, generar una factura de una manera correcta; correcta en la cantidad a cobrar, correcta sobre a quien está emitida y correcta en el tiempo en que se genera. Los tiempos y la manera en que se obtiene la información para cumplir esta premisa hace que los procesos previos a la facturación sean diferentes debido a que la forma en que se carga la información en el sistema es variable según el Armador (carga automática o manual de información) y también según el tipo de mensaje que se transmite desde el sistema del Armador, además de que cada Armador entrega Reglas de Negocio para ciertos clientes dejando a estos exentos del pago de GATE IN/OUT.

Por otra parte existen contenedores LCL/LCL que son cargados en el sistema, los cuales muchas veces son difíciles de determinar a quien corresponde el pago del servicio GATE IN/OUT por tanto se debe indagar en profundidad y consultar a los freight forwarders y agentes de aduana sobre a quien emitir las facturas. Por este motivo, estos contenedores no son calificables para ser facturados masivamente.

A continuación se muestran las diversas formas de generar las facturas para los servicios de GATE IN/OUT tanto para Armadores Representados y No Representados por ULTRAMAR.

### **3.6.2 Proceso de facturación y cobro del servicio GATE IN para Armadores representados por ULTRAMAR.**

En una primera instancia, cuando el buque atraca en el puerto y descarga los contenedores, el Armador a través de SITRANS envía los B/L de importación a ULTRAMAR a través del sistema EDI, estos se cargan en el sistema a la espera de que el cliente (importador, agente de aduana, freight forwarder) al cual hay que facturarle el servicio se acerque a las oficinas de ULTRAMAR a garantizar el contenedor y pagar el servicio de GATE IN, la garantía es necesaria para que el cliente pueda obtener la liberación del TACT y así el contenedor pueda salir del puerto para que se pueda retirar la mercancía. Cuando este realiza el proceso de garantía se debe cancelar obligatoriamente el servicio de GATE IN, en ese instante se verifica en la base de datos CAS si el cliente está exento del cobro según instrucciones del Armador o en caso contrario se le factura y cobra el servicio. Posterior a este trámite se libera el TACT y se autoriza el retiro del contenedor desde el terminal en el puerto, después de esto el cliente tiene alrededor de 3-5 días libres para poder desconsolidar las mercancías en sus instalaciones. Pasado este proceso, el cliente procede a la devolución del contenedor en estado MTY (empty, vacío) a SITRANS, quien procede a enviar los movimientos del contenedor en el depósito a ULTRAMAR y se cargan en el sistema, manteniéndolo actualizado.

### **3.6.3 Proceso de facturación y cobro del servicio GATE IN para Armadores NO Representados por ULTRAMAR. (M.S.C y N.Y.K.)**

Primero la nave recalca en el puerto y se comienza con la descarga del contenedor, posteriormente el cliente (importador, agente de aduanas, freight forwarder) debe ir a las oficinas de NYK o MSC según sea su caso y garantizar el contenedor para que estos Armadores pueden liberarle su TACT y el cliente pueda ser autorizado para el retiro del contenedor del terminal en el puerto.

Cuando se cumple el plazo establecido para generar la factura según la nave y número de viaje, SITRANS envía una planilla con los B/L del Armador N.Y.K que han sido garantizados en sus dependencias (sin información del cliente final al cual facturar) y MSC envía una planilla Excel directamente a ULTRAMAR con las garantizaciones realizadas en sus oficinas el día anterior indicando el R.U.T. del cliente al cuál hay que facturar el servicio de GATE IN, ambas se cargan en el sistema CAS quedando los GATE IN de MSC listos para facturación masiva, distinto es el caso de NYK que debe esperar la carga de información EDI desde el terminal TPSV<sup>39</sup>, la cual se complementa con información de Agencias de Aduana y el Cliente Final al cual corresponde facturar el servicio de GATE IN.

En caso de dudas acerca del cliente final esta información se valida a través de herramientas web, como comparación de B/L en la página de TPSV, referencias de EIR en la página de SITRANS y otros.

---

<sup>39</sup> TPSV: Terminal Pacífico Sur Valparaíso.

Cuando se tiene definido el cliente final al cual facturar, se verifica si el Armador dejó alguna Regla de Negocio indicada para el cliente en la cual especifique si el cliente queda exento o no del pago del servicio de GATE IN, esto es valido tanto para MSC y NYK, si el cliente no es exento se procede a la facturación del servicio de GATE IN quedando la factura disponible para la entrega al cliente. En el intertanto de todo este proceso el cliente ocupó los días libres del contenedor (3-5 días) para proceder a desconsolidar la mercancía y también a la devolución del contenedor a depósito en estado MTY (empty, vacío).

Para que el cliente pueda devolverlo debe proceder a las oficinas de Ultramar a cancelar el GATE IN de manera obligatoria si no está exento del pago de este servicio según las instrucciones del Armador. Posteriormente SITRANS carga los movimientos de los contenedores y se carga en el sistema de ULTRAMAR para mantener el sistema actualizado.

#### **3.6.4 Proceso de facturación y cobro de servicio GATE OUT para Armadores representados y No representados por ULTRAMAR.**

En primera instancia el exportador o freight forwarder solicita a algún Armador una reserva (espacio) en su nave y el Armador procede a informar a SITRANS la existencia de una primera reserva vía EDI, posteriormente el cliente procede a retirar el contenedor desde los depósitos de SITRANS para poder consolidar su mercancía, a partir de esto SITRANS envía vía EDI las reservas de Armadores representados y no representados junto con los movimientos ETS de los contenedores a ULTRAMAR y este los carga en su sistema.

A continuación el contenedor es llevado por el cliente a puerto para proceder con la recepción del contenedor y su embarque en el terminal. Cuando zarpa la nave y se cumple el plazo para facturar según la nave y el número de viaje, se cargan ambos grupos de reservas en el sistema y se cargan también los archivos EDI de TPSV con esto se confirma que los contenedores con sus respectivas reservas se hayan embarcado (a veces ocurre que por diversos motivos un cliente no puede llegar con su contenedor a tiempo y pierde la reserva en la nave, debiendo solicitar otra reserva en otra nave. Esto se llama “rolleo de reserva” y se valida con los archivos EDI de TPSV para evitar un doble cobro), con todo esto se valida el cliente final siendo verificados por herramientas web en caso de alguna duda.

Posterior a esto se verifica si el cliente final está exento de pago del servicio, si existiese alguna Regla de Negocio que lo ampare entregada por el Armador. Si no está exento del pago, se genera la factura y se procede al cobro y facturación del servicio, en esta instancia el cliente no se ve obligado de manera alguna al pago del servicio y ULTRAMAR debe proceder facturar a crédito esperando poder cobrar a la mayor cantidad de clientes posibles, en este caso se envían las facturas por correo a los distintos clientes y agentes de aduanas, o las facturan se entregan en dependencias de ULTRAMAR según las necesidades de cada cliente.

### 3.6.5 Proceso de garantización obligatorio previo a la facturación de GATE IN

Uno de los procesos más importantes en el departamento de contenedores es el proceso de registro y control de la garantía a los contenedores, ya que es la última línea de control previo para que el cliente pueda retirar su carga – contenedor desde el almacén localizado en la zona primaria aduanera. Por lo tanto la responsabilidad que existe en la autorización / liberación enviada vía EDI al almacenista es alta, dado que es requisito relevante que toda la documentación haya sido exhaustivamente revisada y validada, así también se encuentre regularizada cualquier deuda del cliente con ULTRAMAR, como por ejemplo: demurrage 1º fase o cualquier otro tipo de recargo que pueda tener el conocimiento de embarque respectivo. En ULTRAMAR las garantías se recepcionan generalmente desde los usuarios de Agencias de Aduana, las que se van registrando en CAS por orden de llegada. Cabe indicar que este proceso es válido solamente para las garantizaciones de Armadores representados por ULTRAMAR, ya que los Armadores No Representados (MSC y NYK) tramitan directamente la garantización con sus clientes, siendo solamente la facturación de GATE IN la que genera ULTRAMAR por mandato de SITRANS.

En este proceso se hace chequeo y validación de los documentos necesarios para la garantización de los contenedores:

- B/L (línea o hijo)
- Certificado de Seguro (en caso que se requiera)
- Formulario de garantía VIGENTE

### 3.6.6 El proceso de garantía de contenedores FCL con B/L de Armadores Representados

Para este proceso se requiere de la siguiente documentación:

- Formulario de garantía debidamente firmada y timbrado por el personal habilitado de la Agencia de Aduana respectiva.
- B/L original emitido por armadores representados con debido endoso.
- Fotocopia de B/L por ambas caras.
- Certificado de seguro (en caso que se requiera).

Una vez cumplido y teniendo lo descrito se procede con la garantía y liberación vía EDI del contenedor vía aplicación CAS que se describe:

- En el Árbol de Aplicaciones 4.1 se ingresa el contenedor que se necesita liberar

The screenshot shows the CAS application interface. On the left, there is a 'Filtro de Búsqueda' (Search Filter) section with fields for 'Agencia' (Agency) set to 'VAP VALPARAISO', 'Nº de BI' (BI Number), 'Contenedor' (Container) set to 'SUDU498604-5', and 'Fecha Garantía' (Guarantee Date). Below this is the 'Sbm' (SBM) section with fields for 'Nave/Viaje' (Ship/Journey), 'Emisor BI' (BI Issuer), 'Consignatario' (Consignee), 'P.Embarque' (Embarkment Port), 'P.Desc' (Discharge Port), 'P.Final' (Final Port), and 'Agencia' (Agency). On the right, there is an 'Ingreso' (Input) section with checkboxes for 'Endoso' (Endorsement), 'Canje Devuelto' (Returned Exchange), 'Exento de IVA' (IVA Exempt), 'Sin Responsabilidad Logística' (No Logistics Responsibility), and 'Carga Seca' (Dry Cargo). Below this is a table titled 'Contenedores' (Containers) with columns: 'Contenedor' (Container), 'Oper' (Operator), 'Pies Tipo' (Type of Pallets), 'Deposito Devolucion' (Deposit/Return), 'Monto Gin' (Gin Amount), and 'Facturar' (Invoice). The table contains one row with the container number '1' and a checked 'Facturar' box.

Una vez ingresado el número del contenedor, el sistema mostrará todos los datos relevantes ya registrados anteriormente en el SBM (Sistema propietario de registro de B/L y Manifiesto) tales como puerto de embarque, puerto de descarga, puerto final, consignatario, nave, viaje y otros datos como el operador, pies tipo y depósito.

En esta parte del proceso se debe revisar obligatoriamente el conocimiento de embarque original (B/L) para chequear datos como:

- Consignatario
- Cargo/flete collect
- Número de contenedor
- Endosos de B/L

Se debe tener claro los endosos de B/L ya que un B/L mal endosado no se debe liberar ni garantizar hasta que se tenga una instrucción emitida por el Armador/Embarcador. Ya teniendo revisado y validado el B/L procedemos a registrar los datos en el sistema aplicación de garantía tales como; consignatario, agencia de aduana y certificado de seguro (si el caso lo requiere)

| Sbm                        |   | Contenedor | Oper         | Pies Tipo   | Deposito Devolucion | Monto Gin | Nº Talc |
|----------------------------|---|------------|--------------|-------------|---------------------|-----------|---------|
| Nave/Viaje                 | BAHIA CASTILLO / 10 / 10 / Nave Contable                                    | 1          | SUDU147118-0 | HAMB        | 20ST                | VA9       | 39000   |
| Emisor BI                  | HAMB HAMBURG SUD SHIPPING GROUP (PSN)                                       |            |              |             |                     |           |         |
| Consignatario              | 99520000-7 ? COMPANIA DE PETROLEOS DE                                       |            |              |             |                     |           |         |
| P.Embarque                 | CARTAGENA, CO P.Desc VALPARAISO   |            |              |             |                     |           |         |
| P.Final                    | VALPARAISO Agencia VALPARAISO   |            |              |             |                     |           |         |
| Cliente que Paga           | 99520000-7 ? COMPANIA DE PETROLEOS D  |            |              |             |                     |           |         |
| Tipo Garantia              | CL ? CLEANING CHARGE <input checked="" type="checkbox"/> Agente Aduana Paga |            |              |             |                     |           |         |
| Datos Mail                 |   |            |              |             |                     |           |         |
| Armador                    | ? Glosa   |            |              |             |                     |           |         |
| Ag. Aduana Tramitador      | 6134085-8 ? QUINTO SCHIAPPACASSE MOR  |            |              |             |                     |           |         |
| Moneda Servicio            |   | Peso       |              | 39,000.00   |                     |           |         |
| <b>Distribucion Actual</b> |   |            |              |             |                     |           |         |
| Deposito                   | Pies Tipo   | % Pedido   | % Asign      | Cant. Asign |                     |           |         |
| SIT                        | 20ST  | 30.00      | 64.1         | 100         |                     |           |         |
| SIT                        | 20ST  | 30.00      | 64.1         | 100         |                     |           |         |

Teniendo ingresado en CAS los datos necesarios para la liberación del contenedor, se procede a almacenar en la base de datos pulsando el botón “guardar la garantía”, en ese acto se generara la factura por concepto de “GATE IN” y la generación del TACT electrónico. Si es necesario, el usuario puede generar e imprimir TACT en soporte papel, esto último solo en caso de contingencia.

| Contenedores |      |           |                     |           |         |                |
|--------------|------|-----------|---------------------|-----------|---------|----------------|
|              | Oper | Pies Tipo | Deposito Devolucion | Monto Gin | Nº Tadc | Fecha Descarga |
| 1            | HAMB | 20ST      | VA9                 | 39000     | 194378  |                |

### 3.6.7 Proceso de garantías con BL Hijo (Freight Forwarders)

En el proceso de garantía para contenedores FCL con B/L Hijos es requisito para el interesado presentar siguiente documentación:

- Formulario de garantía
- Fotocopia de B/L hijo
- Certificado de Seguro (dependiendo del caso)

Una vez teniendo lo necesario se procede con la garantización o liberación de la(s) unidad(es). En el árbol de aplicaciones 4.1 se ingresa el contenedor que se necesita liberar, tal como se ha mencionado en el proceso anterior.

| Filtro de Búsqueda |                             | Ingreso                         |   |
|--------------------|-----------------------------|---------------------------------|---|
| Agencia            | VAP ? VALPARAISO            | <input type="checkbox"/> Endoso | <input type="checkbox"/> Canje Devuelto |
| Nº de BI           |                             | <b>Contenedores</b>             |   |
| Contenedor         | FSCU352967-7 Fecha Garantía | Contenedor                      | 0                                       |
| <b>Sbm</b>         |                             | 1                               |   |
| Nave Viaje         | Nave Contable               |                                 |   |
| Emisor BI          |                             |                                 |   |
| Consignatario      | ?                           |                                 |   |

Se ingresa el número de contenedor y con esto se mostraran todos los datos como puerto de embarque, puerto final, emisor del B/L etc. Ya teniendo revisado y validado el B/L se procede a registrar los datos en el sistema de garantía, tales como; consignatario, agencia de aduana y certificado de seguro (si el caso lo requiere).

| Filtro de Búsqueda    |   |
|-----------------------|---|
| Agencia               | VAP ? VALPARAISO <b>APERTURA DE BL OK</b>                                   |
| Nº de BI              | SUDUC00463146052  |
| Contenedor            | Fecha Garantia  |
| Sbm                   |   |
| NaveViaje             | BAHIA CASTILLO / 10 / 10 / Nave Contable 34345                              |
| Emisor BI             | HAMB HAMBURG SUD SHIPPING GROUP (PSN)                                       |
| Consignatario         | 89170800-9 ? PANALPINA CHILE TRANSPOR                                       |
| P.Embarque            | ANTWERP P.Desc VALPARAISO   |
| P.Final               | VALPARAISO Agencia VALPARAISO   |
| Cliente que Paga      | 89170800-9 ? PANALPINA CHILE TRANSPOR                                       |
| Tipo Garantia         | CL ? CLEANING CHARGE <input checked="" type="checkbox"/> Agente Aduana Paga |
| Datos Mail            |   |
| Armador               | ? Glosa   |
| Ag. Aduana Tramitador | ?   |
| Aseguradora           | ?   |
| Poliza                |   |

| Ingreso                         |   |
|---------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> Endoso | <input checked="" type="checkbox"/> Canje Devue |
| Contenedores                    |   |
|                                 | Contenedor                                      |
| 1                               | FSCU352967-7                                    |
| Moneda Servicio                 |   |
| Distribucion Actua              |   |
| Deposito                        | PiesTipo  |
| SIT                             | 20ST  |
| VA9                             | 20ST  |

Como dato adicional podemos indicar que cuando se habla de una garantía correspondiente a un B/L hijo siempre el “consignatario” es el nombre del Freight Forwarder, en el caso de la imagen es PANALPINA CHILE y el “cliente que paga” es el consignatario final de la carga. Otro dato es que al garantizar un B/L hijo siempre se tiene que tener la alerta sigla “apertura del BL OK” (ver imagen) con esa información se puede liberar el contenedor, ya que significa que el Forwarder ha presentado la apertura del B/L. En el caso de NO tener la “apertura del B/L OK” NO se puede liberar la carga.

Teniendo los datos necesarios para garantizar, se procede con la liberación de la unidad almacenando los datos de registro de la garantía en el sistema CAS, con este acto se generará la factura por el concepto de “GATE IN”, cleaning charge o cobro sello, demurrage según aplique y la generación del TACT vía EDI con la correspondiente liberación/aviso al almacenista y deposito de devolución asignado, |todo como parte del proceso antes descrito.

| Contenedores |      |           |                     |           |          |                |
|--------------|------|-----------|---------------------|-----------|----------|----------------|
|              | Oper | Pies Tipo | Deposito Devolucion | Monto Gin | Nº T atc | Fecha Descarga |
| 1            | HAMB | 20ST      | VA9                 | 39000     | 194378   |                |

### 3.6.8 Proceso de garantía de contenedores FCL/FCL manifestados como “en tránsito”.

El proceso de liberación se debe realizar de distintas maneras según el Armador que solicite este servicio, a continuación se muestran los distintos procesos de liberación según el Armador

#### 3.6.8.1 Liberación para Armador Hamburg Sud

El proceso de garantía de liberación para Hamburg Sud se debe tener autorización escrita por el Armador como es el ejemplo en el mail adjunto: “buenas tardes, favor proceder con liberación de unidad SUDU172685-1, MN Capca v011s, el cual fue garantizado en nuestras oficinas mediante cheque dólar BCI1165850 por USD \$3.500. Unidad autorizada con devolución en Mendoza, Argentina”.

Teniendo esta información y la autorización se procede a liberar la unidad. En el caso de que fuese unidad con B/L de Armador simplemente se garantiza con el respectivo canje del B/L original. Pero si se tratare de un B/L hijo se requerirá contar previamente con la alerta la sigla “apertura del B/L OK” tal como se ha mencionado en párrafos anteriores. Otro punto importante es el depósito de devolución, en el caso del ejemplo: “la línea indica que la devolución será realizada en Mendoza, Argentina, por ende no procede facturar el servicio “GATE IN” ya que ULTRAMAR no es proveedor de facturación de este servicio. En caso de que la devolución sea en Chile por ejemplo en SITRANS, si procede facturar el GATE IN. En el ejemplo que nos ocupa, caso de Hamburg Sud, el cheque dólar mencionado viene a remplazar al tipo de garantía “cleaning charge”, ya que cualquier daño que tenga el contenedor será descontado del cheque. Entonces se debe modificar en el sistema CAS el tipo de garantía (cl) a mail de responsabilidad (ml) y en la glosa pondremos “mail Hamburg Sud. Cheque dólar. En Transito a Argentina”

#### **3.6.8.2 Liberación para Armador MOL**

La confirmación esta dada mediante la persona encargada de la línea MOL en el área de logística pidiendo la liberación de la unidad y confirmando el depósito la devolución (si es en Chile se genera el TATC, si no sólo el timbre del MIC/DTA). El área de Logística deberá indicar si se libera el contenedor mediante póliza internacional o mail de responsabilidad ya que chequean caso a caso las liberaciones de transito. Lo demás es igual si es B/L de un Armador representado se canjea, y en el caso de B/L hijo con solo la apertura del B/L estaría listo.

### **3.6.8.3 Liberación para Armador Hapag Lloyd**

En el caso de Hapag Lloyd se debe enviar un mail solicitando liberación y asignar un depósito de devolución. Hapag Lloyd tiene que indicar donde quedará la unidad vacía. Si es que ingresa a Chile o queda en Argentina. El proceso es el mismo, si es B/L de línea su correspondiente canje, y si es B/L hijo se requiere la “apertura del B/L OK”

### **3.6.8.4 Certificado Internacional**

Para la liberación de unidades en transito de halo necesitamos una póliza internacional mas un “mail de responsabilidad” como por ejemplo: “nos hacemos responsables de cualquier daño o sobrestadía que pudiese sufrir la unidad antes mencionada, objeto ustedes emitan el respectivo TATC (como unidad vacía)”. Siempre este mail tendrá que ser recepcionado por el área de demurrage quien dará el V°B del mail (ya que dicha aérea validara la información contenida en el mail es correcta). Teniendo el mail de responsabilidad y la póliza internacional se procede a la liberación de la unidad timbrando el MIC/DTA y/o generando el TATC vía EDI o soporte papel cuando proceda, especialmente para cuando se trate del regreso a Chile, sea el ingreso por Aduana de fronteras terrestre.

### **3.6.8.5 Generación de TATC (si se instruye devolución del contenedor en Chile)**

Para los contenedores FCL/FCL en tránsito a Argentina, como a otro país, solo se genera el TATC para efectos de ingreso/retorno a Chile del contenedor vacío por fronteras terrestres, ejemplo: por la Aduana de Los Andes. En el caso de que la unidad no ingrese o no retorne vacío a Chile no se generará el TATC, sólo corresponde otorgar el V°B° liberación del MIC/DTA. El MIC/DTA (manifiesto internacional de carga/declaración de tránsito aduanero) es la documentación aduanera necesaria para la liberación de la unidad en el terminal y la salida posterior del contenedor desde Chile, por lo tanto el TATC no es necesario para la salida de la unidad por Aduana de fronteras terrestres, pero si para el ingreso de la unidad vacía con previa instrucción de la naviera.

### **3.6.9 Proceso de garantía a almacenes extraportuarios.**

En el caso de los almacenes extraportuarios estos solicitan a ULTRAMAR, vía mail de responsabilidad, pidiendo la liberación de la carga en Valparaíso, este proceso se trabaja con los siguientes almacenistas:

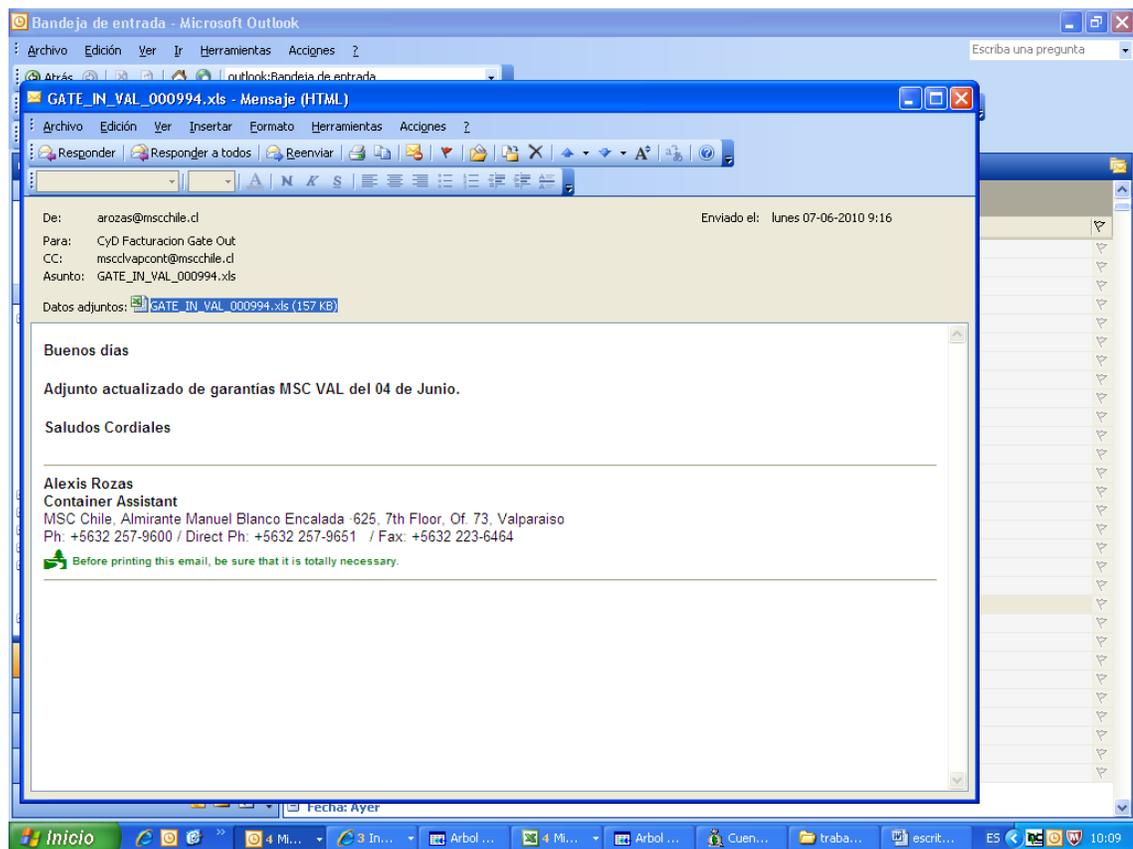
- SAAM EXTRAPORTUARIO.
- TEXVAL EXTRAPORTUARIO.
- TPS
- SITRANS EXTRAPORTUARIO

Como fue indicado, en el caso de los almacenes extraportuarios se debe tener el mail de responsabilidad o el formulario de garantía para la liberación de la unidad. También se debe tener en cuenta que en la liberación, las unidades manifestadas bajo B/L hijos se debe tener la alerta en aplicación CAS “Apertura del B/L OK” para la liberación de esta.

- Liberación unidades de Hamburg Sud: Las garantías se emiten mediante “cleaning charge” (cl) o “contrato de garantía global” (co) todo depende de los consignatarios si tienen garantía global o no.
- Liberación unidades de Hapag Lloyd: en este caso es mediante “mail de responsabilidad” o “contrato de garantía global” dependiendo de los consignatarios.
- Liberación mediante MOL: en este caso mol se emite si o si mediante “mail de responsabilidad” (ml).

### 3.6.10 Procedimiento de Facturación Masiva del servicio de GATE IN para Armadores No Representados y Representados

1.- MSC envía diariamente un mail con una planilla Excel con la información de todas las garantías hechas por la agencia de MSC el día anterior. Esta planilla se debe cargar en el modulo de facturación. **La diferencia entre MSC con NYK y los demás Armadores Representados es que estos envían directamente la información vía EDI a SITRANS y este a ULTRAMAR, por tanto no se debe buscar ningún archivo y se debe acceder directo al Árbol de Aplicaciones y seleccionar el módulo de facturación masiva (saltar al paso n° 7)**



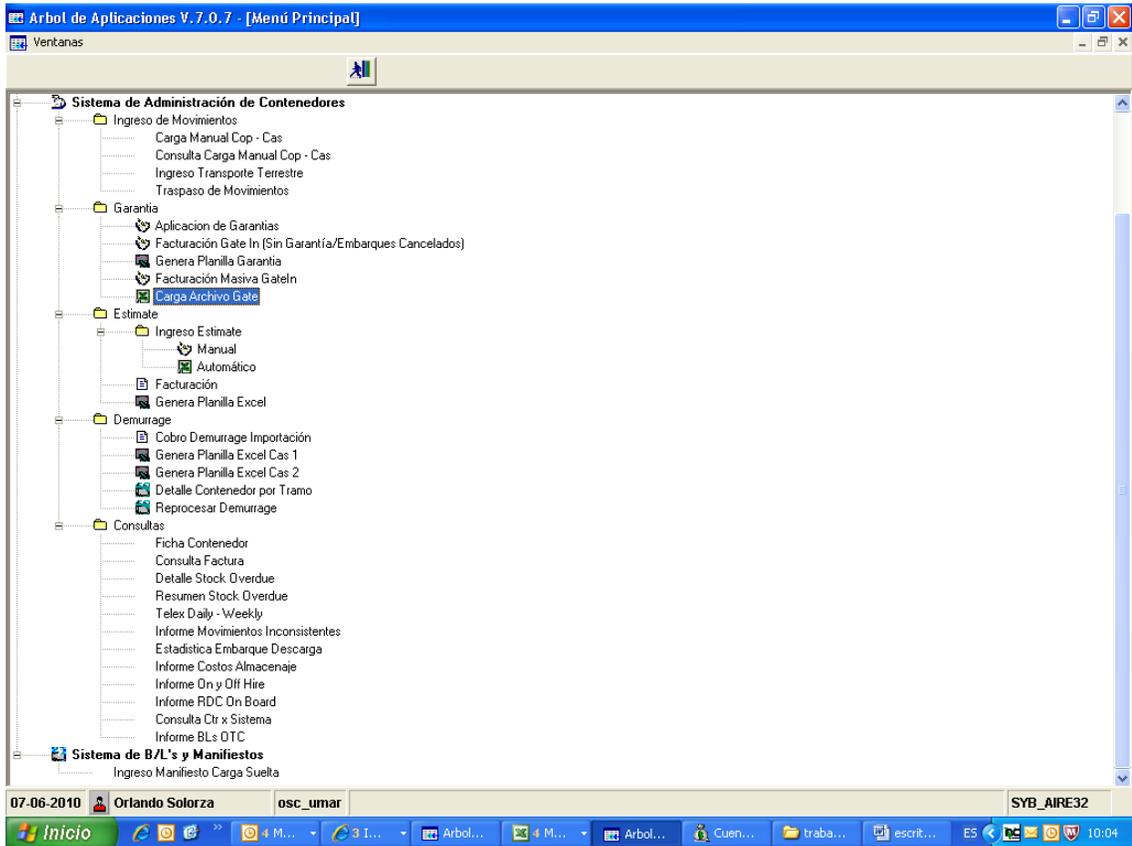
2.- Esta planilla contiene información de las garantías hechas en MSC. La información más relevante es el número de B/L, número de contenedor, fecha de la garantía, nave, viaje, consignatario, cliente que paga, deposito de devolución, etc.

Esta información es cargada en el modulo de facturación de GATE IN como se explica a continuación.

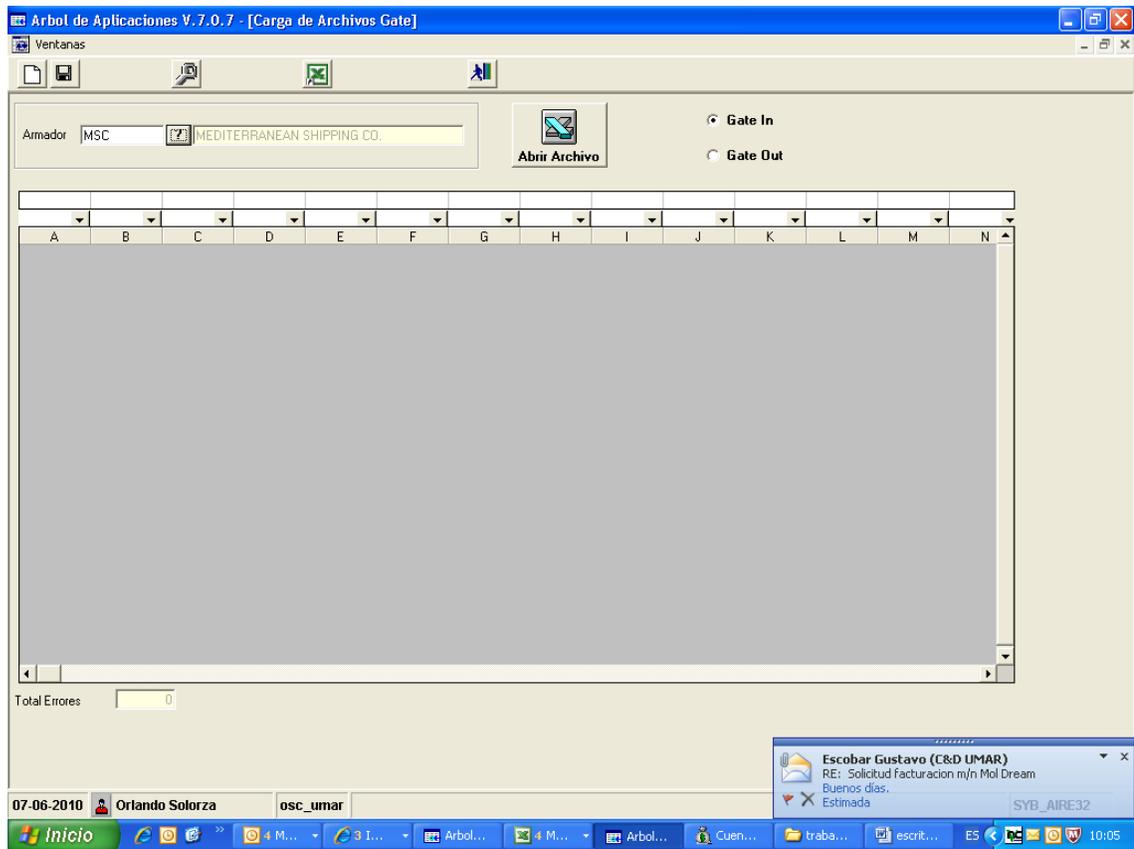
| A  | B             | C      | D          | E            | F           | G    | H                                 | I            | J      | K          | L                 |
|----|---------------|--------|------------|--------------|-------------|------|-----------------------------------|--------------|--------|------------|-------------------|
| 43 | 42 Valparaíso | 115073 | 06-04-2010 | MSCUBE197039 | FCIU2210921 | 20DV | A. HARTRODT CHILE S.A.            | MSC MYKONOS  | 884A   | 77182790-K | INSTAPLAN S.A.    |
| 44 | 43 Valparaíso | 115026 | 06-04-2010 | MSCUH0637103 | MSCU2715463 | 20DV | ABASTECEDORA DEL COMERCIO LTDA.   | MSC BOTSWANA | A1016A | 84348700-9 | ABASTECEDORA I    |
| 45 | 44 Valparaíso | 115005 | 06-04-2010 | MSCUN2073236 | GLDU2223669 | 20DV | ABM WORLD TRANSPORT LOGISTIC LTD. | CCNI ARICA   | 015E   | 79901430-0 | CONFECCIONES A    |
| 46 | 45 Valparaíso | 115117 | 06-04-2010 | MSCUMH000327 | MSCU0149074 | 20DV | ADMINISTRADORA DE RESTAURANTES H  | MSC BOTSWANA | A1016A | 99579510-8 | ADMINISTRADORA    |
| 47 | 46 Valparaíso | 114702 | 06-02-2010 | MSCUM0947065 | MSCU7497894 | 40HC | AGILITY LOGISTICS CHILE S.A.      | CCNI ARICA   | 015E   | 76005927-7 | EMPACK FLEXIBLE   |
| 48 | 47 Valparaíso | 114991 | 06-03-2010 | MSCUN1428878 | MSCU7893325 | 40HC | ALVARO ADAOS Y CIA LTDA           | CCNI ARICA   | 004E   | 77758830-3 | ALVARO ADAOS      |
| 49 | 48 Valparaíso | 115132 | 06-04-2010 | MSCUVD777560 | GLDU5102639 | 20DV | ANASAC CHILE S.A.                 | MSC MYKONOS  | 884A   | 76075832-9 | ANASAC CHILE S.   |
| 50 | 49 Valparaíso | 115132 | 06-04-2010 | MSCUVD777560 | MEDU1728930 | 20DV | ANASAC CHILE S.A.                 | MSC MYKONOS  | 884A   | 76075832-9 | ANASAC CHILE S.   |
| 51 | 50 Valparaíso | 115132 | 06-04-2010 | MSCUVD777560 | MSCU6271747 | 20DV | ANASAC CHILE S.A.                 | MSC MYKONOS  | 884A   | 76075832-9 | ANASAC CHILE S.   |
| 52 | 51 Valparaíso | 115039 | 06-04-2010 | MSCULX520509 | CARU2217061 | 20DV | APRILE CHILE S.A.                 | MSC CARMEN   | 882A   | 84089400-2 | EMILIO SOTO Y C   |
| 53 | 52 Valparaíso | 114510 | 31-05-2010 | MSCUC4244970 | CRXU2346942 | 20DV | APRILE CHILE S.A.                 | MSC BOTSWANA | A1016A | 96573780-4 | CERAMICAS CORC    |
| 54 | 53 Valparaíso | 114510 | 31-05-2010 | MSCUC4244970 | MEDU2846829 | 20DV | APRILE CHILE S.A.                 | MSC BOTSWANA | A1016A | 96573780-4 | CERAMICAS CORC    |
| 55 | 54 Valparaíso | 114510 | 31-05-2010 | MSCUC4244970 | MSCU1865303 | 20DV | APRILE CHILE S.A.                 | MSC BOTSWANA | A1016A | 96573780-4 | CERAMICAS CORC    |
| 56 | 55 Valparaíso | 115039 | 06-04-2010 | MSCULX520509 | MSCU7791213 | 40HC | APRILE CHILE S.A.                 | MSC CARMEN   | 882A   | 84089400-2 | EMILIO SOTO Y C   |
| 57 | 56 Valparaíso | 114742 | 06-02-2010 | MSCUMY655716 | MSCU7807346 | 40HC | ASIA LINE LTDA                    | MSC BOTSWANA | A1016A | 79921330-3 | EMILIO SARAY Y C  |
| 58 | 57 Valparaíso | 114745 | 06-02-2010 | MSCUMY543508 | INKU6581054 | 40HC | ASIALINE LTDA.                    | MSC BOTSWANA | A1016A | 79921330-3 | EMILIO SARAY Y C  |
| 59 | 58 Valparaíso | 115098 | 06-04-2010 | MSCUG1231013 | MSCU1432026 | 20DV | ASP CHILE S.A.                    | MSC MYKONOS  | 884A   | 96695750-6 | ASP CHILE S A     |
| 60 | 59 Valparaíso | 115170 | 06-04-2010 | MSCUKR732559 | MSCU3117110 | 20DV | BANCO                             | MSC BOTSWANA | A1016A | 86399900-6 | F.H. ENGEL S.A.   |
| 61 | 60 Valparaíso | 115130 | 06-04-2010 | MSCUGK563216 | MSCU4457244 | 40FL | BANCO CREDITO E INVERSIONES       | MSC MYKONOS  | 884A   | 7177733-2  | HARON ANTONIO     |
| 62 | 61 Valparaíso | 115130 | 06-04-2010 | MSCUGK563216 | MSCU4525077 | 40OT | BANCO CREDITO E INVERSIONES       | MSC MYKONOS  | 884A   | 7177733-2  | HARON ANTONIO     |
| 63 | 62 Valparaíso | 115130 | 06-04-2010 | MSCUGK563216 | MSCU4532287 | 40OT | BANCO CREDITO E INVERSIONES       | MSC MYKONOS  | 884A   | 7177733-2  | HARON ANTONIO     |
| 64 | 63 Valparaíso | 115130 | 06-04-2010 | MSCUGK563216 | TCLU7005050 | 40OT | BANCO CREDITO E INVERSIONES       | MSC MYKONOS  | 884A   | 7177733-2  | HARON ANTONIO     |
| 65 | 64 Valparaíso | 114946 | 06-03-2010 | MSCUQE206456 | MEDU1731105 | 20DV | BANCO DE                          | MSC BOTSWANA | A1016A | 84915900-3 | FEDERICO GILI Y C |
| 66 | 65 Valparaíso | 114946 | 06-03-2010 | MSCUQE206456 | MSCU1284534 | 20DV | BANCO DE                          | MSC BOTSWANA | A1016A | 84915900-3 | FEDERICO GILI Y C |
| 67 | 66 Valparaíso | 115056 | 06-04-2010 | MSCUKI389311 | INKU6492764 | 40HC | BANCO DE CHILE                    | MSC MYKONOS  | 884A   | 79536070-0 | COMERCIAL DORA    |
| 68 | 67 Valparaíso | 115014 | 06-04-2010 | MSCUBK138747 | GLDU2310048 | 20DV | BANCO ITAU                        | MSC BOTSWANA | A1016A | 78279920-7 | IMPORTADORA Y     |
| 69 | 68 Valparaíso | 115014 | 06-04-2010 | MSCUBK138747 | MSCU1900770 | 20DV | BANCO ITAU                        | MSC BOTSWANA | A1016A | 78279920-7 | IMPORTADORA Y     |
| 70 | 69 Valparaíso | 115014 | 06-04-2010 | MSCUBK138747 | TGHU2756530 | 20DV | BANCO ITAU                        | MSC BOTSWANA | A1016A | 78279920-7 | IMPORTADORA Y     |
| 71 | 70 Valparaíso | 115003 | 06-04-2010 | MSCUKI371457 | LCRU9600894 | 40HC | BANCO SANTANDER CHILE             | MSC MYKONOS  | 884A   | 80111600-0 | BLANCARDI Y COM   |
| 72 | 71 Valparaíso | 114992 | 06-03-2010 | MSCUSA839733 | CRXU2437615 | 20DV | BANFF CHEMICAL LTDA               | MSC LAUSANNE | 06A    | 77121970-5 | BANFF CHEMICAL    |
| 73 | 72 Valparaíso | 114992 | 06-03-2010 | MSCUSA839733 | MEDU2696122 | 20DV | BANFF CHEMICAL LTDA               | MSC LAUSANNE | 06A    | 77121970-5 | BANFF CHEMICAL    |
| 74 | 73 Valparaíso | 114936 | 06-03-2010 | MSCUM0964714 | MSCU9002422 | 40HC | BEAULIEU CHILE                    | MSC MYKONOS  | 884A   | 76006007-0 | BEAULIEU CHILE S  |
| 75 | 74 Valparaíso | 115054 | 06-04-2010 | MSCUM3166024 | MEDU1807474 | 20DV | BERTLING LOGISTICS CHILE SA.      | MSC BOTSWANA | A1016A | 96659800-K | CINEMARK CHILE S  |
| 76 | 75 Valparaíso | 115157 | 06-04-2010 | MSCUM3166024 | MSCU8352616 | 40HC | BERTLING LOGISTICS CHILE SA.      | MSC BOTSWANA | A1016A | 96659800-K | CINEMARK CHILE S  |
| 77 | 76 Valparaíso | 115016 | 06-04-2010 | MSCUV1240754 | TOLU4773994 | 40OT | BGL LOGISTICS S.A.                | MSC MYKONOS  | 884A   | 99505800-6 | CONSTRUCTORA      |
| 78 | 77 Valparaíso | 115101 | 06-04-2010 | MSCUNK233574 | CRXU4863570 | 40DV | BRENTAG CHILE COMERCIAL E INDUST  | MSC LAUSANNE | 06A    | 85040900-5 | BRENTAG CHILE     |

Se muestra en este recuadro el archivo Excel .xls que contiene los datos a facturar para el Armador MSC y sus movimientos de GATE IN.

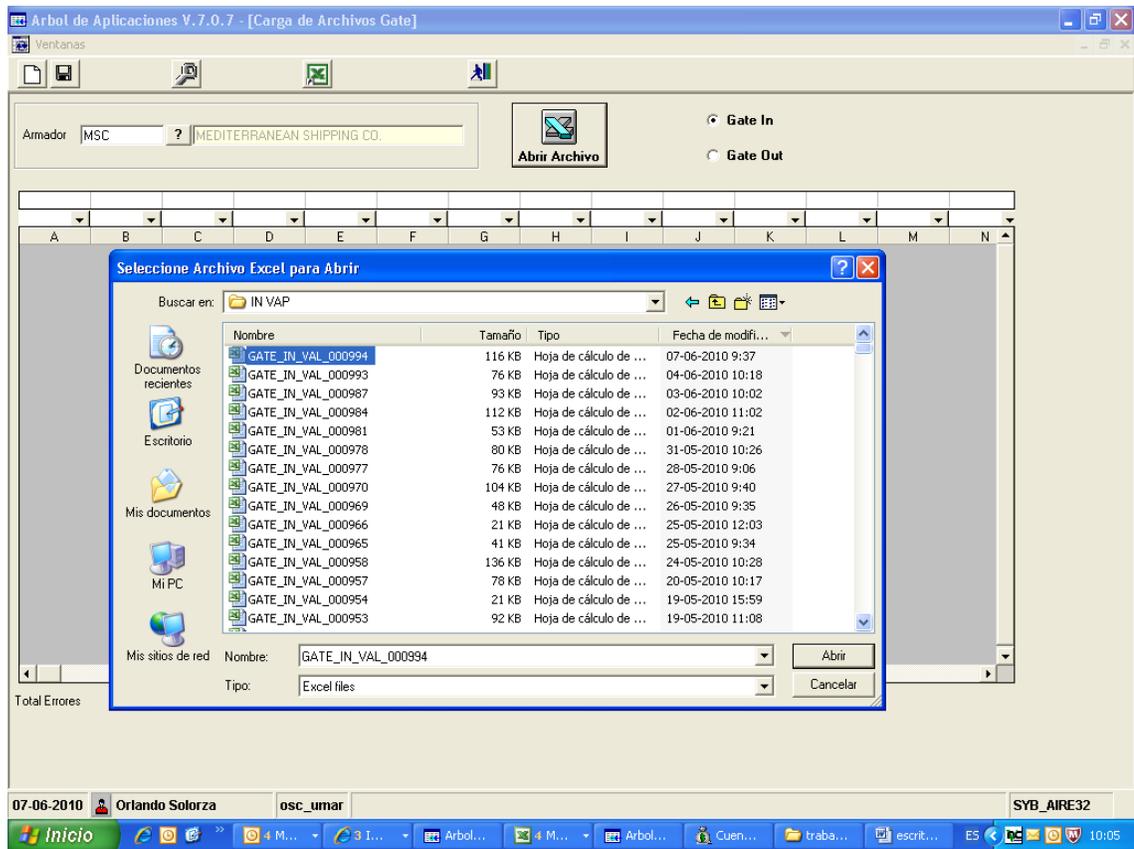
3.- Para cargar la información en el modulo de facturación se usa el árbol de aplicaciones V.7.0.7, opción “Carga Archivo GATE”.



4.- Se presiona el botón “Abrir archivo” en el modulo abierto anteriormente



5.- Se selecciona el archivo que va a cargar, el cual contiene los registros a facturar.



6.- Una vez abierto el archivo con el módulo se presiona el botón grabar, con lo cual se carga la información en el Modulo de facturación.

Armador: MSC ? MEDITERRANEAN SHIPPING CO.

Abrir Archivo

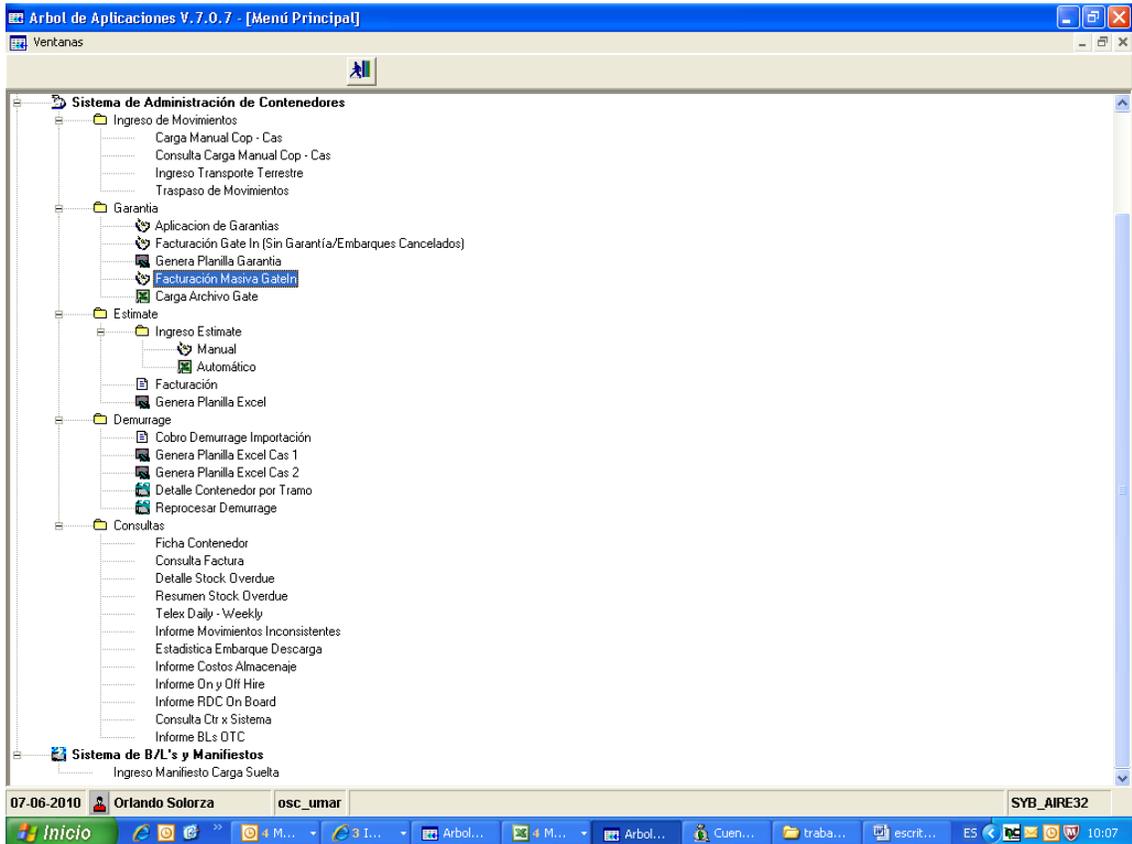
Gate In  
Gate Out

| Errores | AGENCIA  | GARANTIA | FECHA    | BL           | CONTENEDOR   | TIPO | CONSIGNATARIO | NAVE         |
|---------|--|----------|----------|--------------|--------------|------|---------------|--------------|
| 1       | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | CARU221785-8 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 2       | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | CARU278827-1 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 3       | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | CAXU294407-1 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 4       | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | CAXU297421-9 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 5       | No existe traducción para depósito TESC/Valparaiso | 114561   | 1/6/2010 | MSCUKR732567 | CRXU165874-0 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 6       | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115004   | 4/6/2010 | MSCUM0964110 | CRXU176780-2 | 20DV |               | MSC MYKONOS  |
| 7       | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | GATU011929-9 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 8       | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | GATU018975-8 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 9       | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115004   | 4/6/2010 | MSCUM0964110 | GATU056731-2 | 20DV |               | MSC MYKONOS  |
| 10      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | GLDU509119-6 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 11      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | GLDU512670-7 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 12      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | IPXU397493-0 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 13      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115169   | 4/6/2010 | MSCUT2465684 | MEDU116725-3 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 14      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | MEDU116742-2 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 15      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | MEDU118393-2 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 16      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | MEDU135925-6 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 17      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | MEDU140276-9 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 18      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | MEDU161937-4 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 19      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | MEDU265389-8 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 20      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | MEDU268590-9 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 21      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | MEDU339764-0 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 22      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | MSCU014315-8 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 23      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 114561   | 4/6/2010 | MSCUKR732567 | MSCU015252-4 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |
| 24      | BL/Contenedor ya se encuentran cargado/Valparaiso  | 115034   | 4/6/2010 | MSCUKR728599 | MSCU025498-0 | 20DV |               | MSC BOTSWANA |

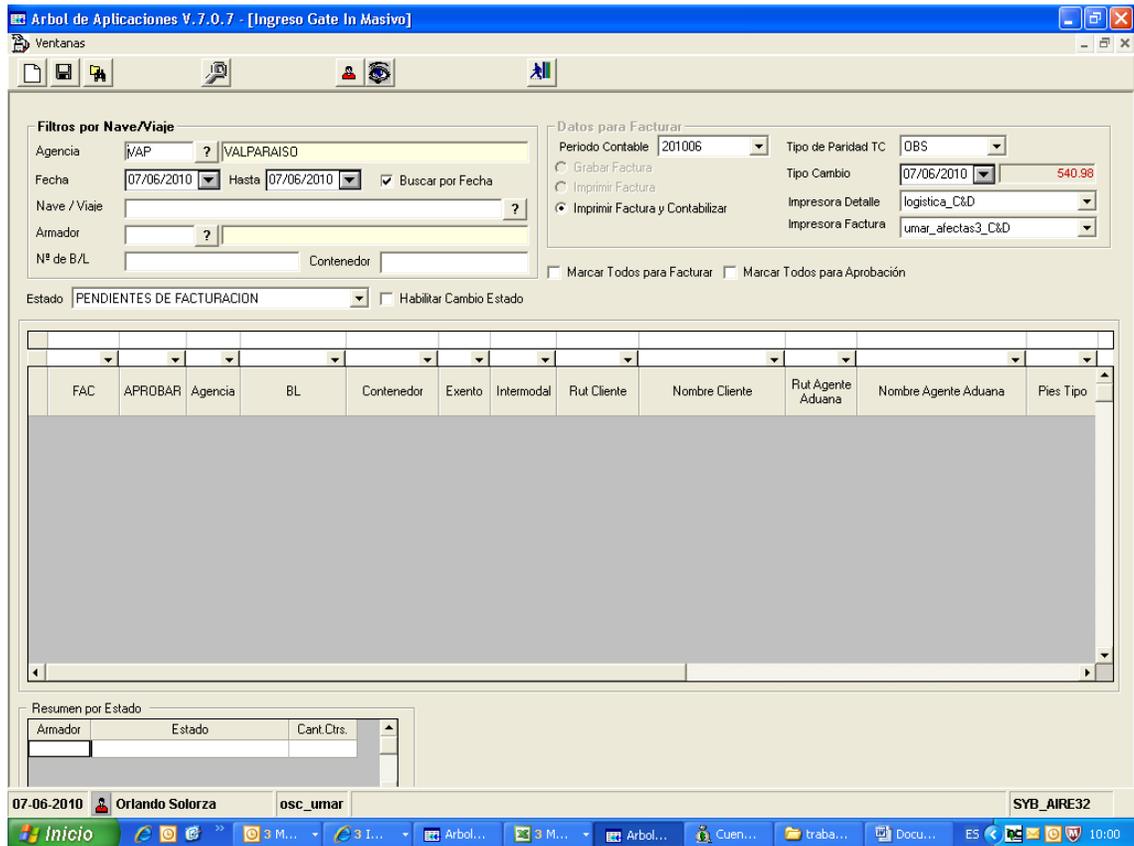
Total Errores: 297

07-06-2010 Orlando Solorza osc\_umar SYB\_AIRE32 10:06

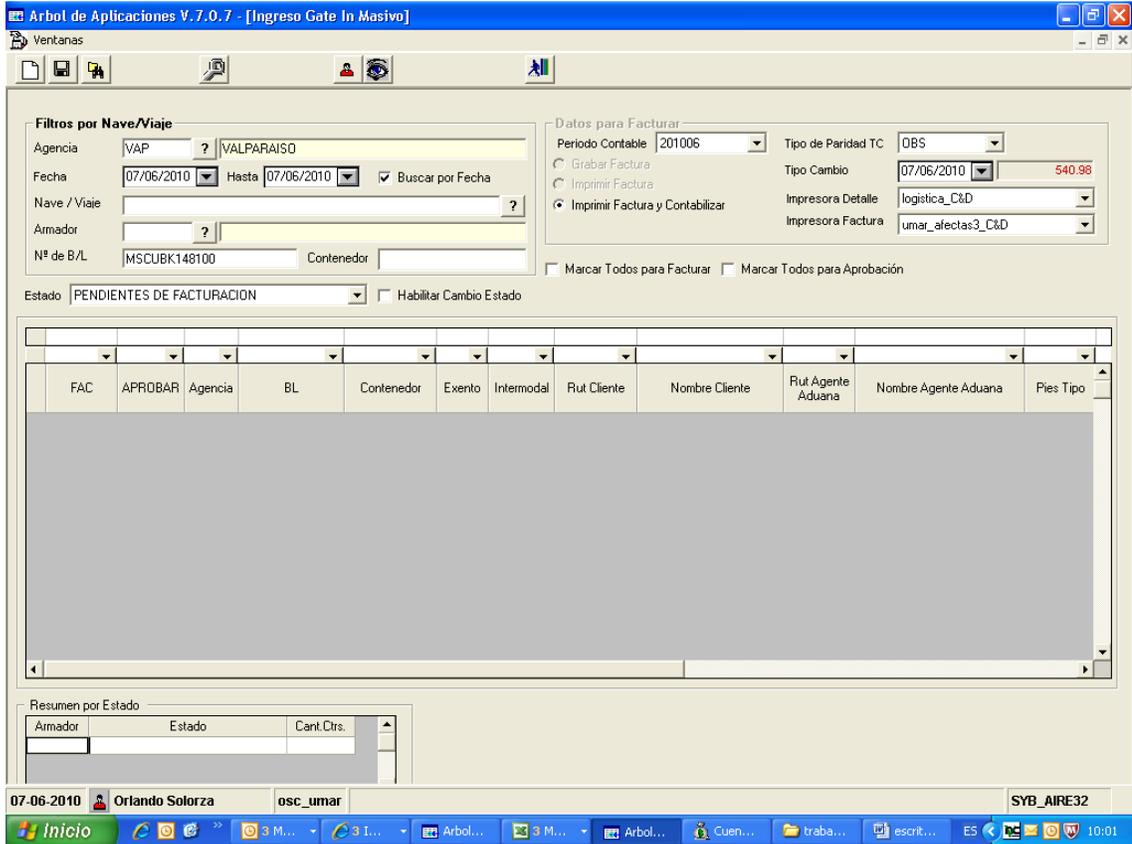
7.- Una vez guardado y cargado el archivo para ser facturado masivamente, se procede a facturar y se utiliza la opción Facturación Masiva GATE IN.



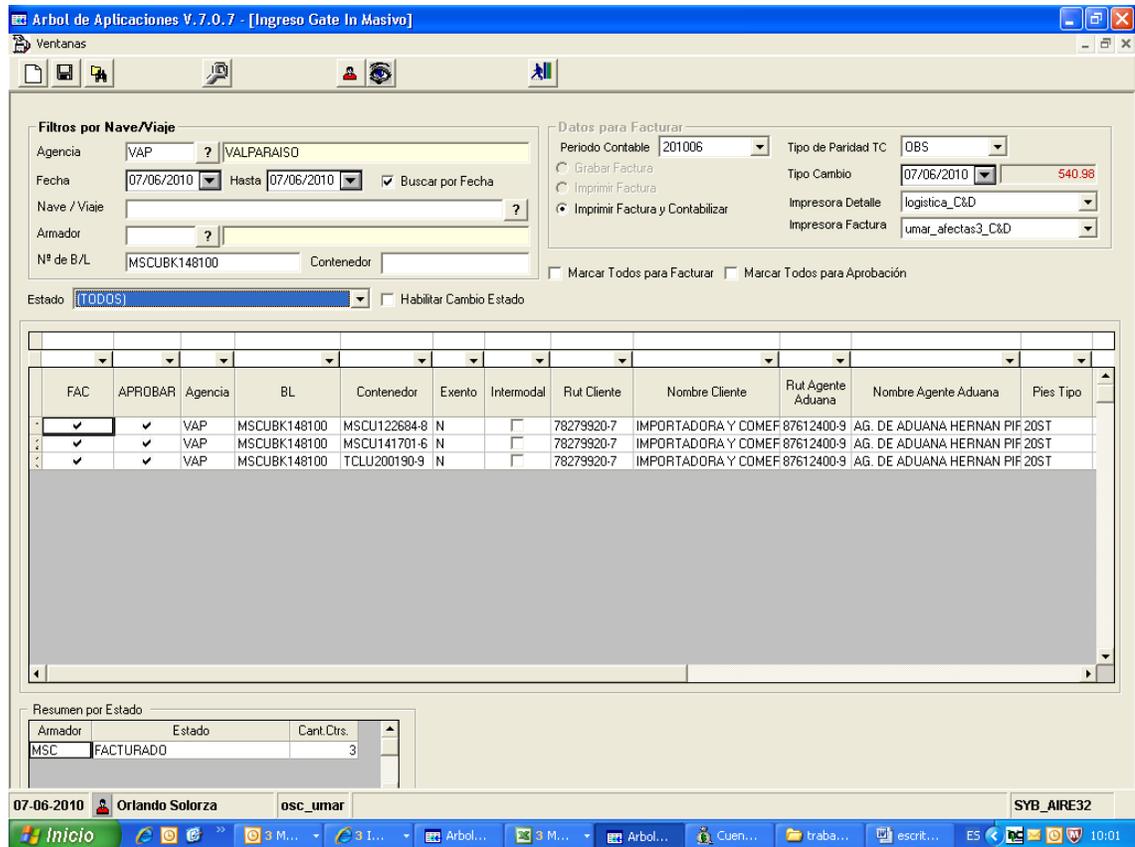
8.- Una vez abierto este modulo, se selecciona la agencia a la cual se le facturará el movimiento y después se selecciona el estado del registro en el sistema, en este caso primero seleccionamos la agencia de Valparaíso y posteriormente buscamos registros que tengan un estado “pendiente de facturación”.



9.- A continuación se ingresa el número de BL o número de contenedor a facturar. Se presiona botón buscar.



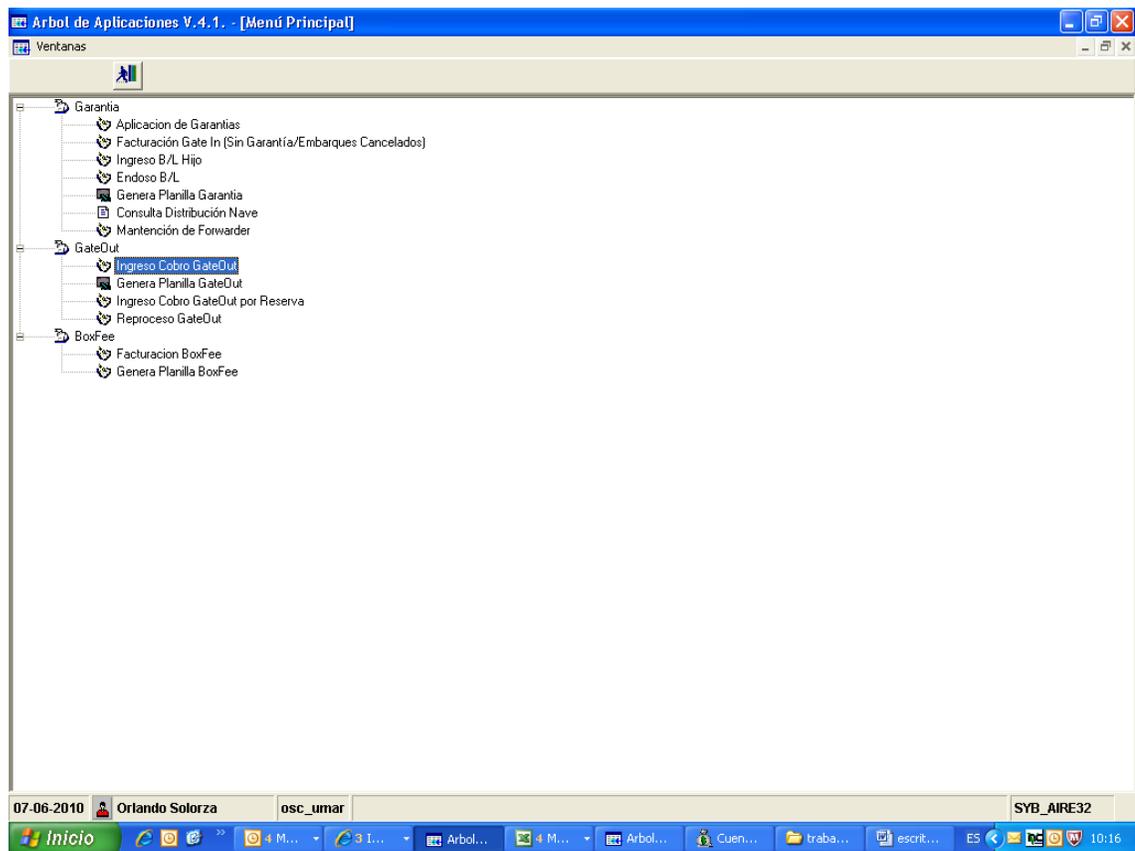
10.- Una vez que aparecen los registros relacionados al B/L o número de contenedor se verifica que la información sea la correcta, se marca facturar y se presiona el botón grabar.



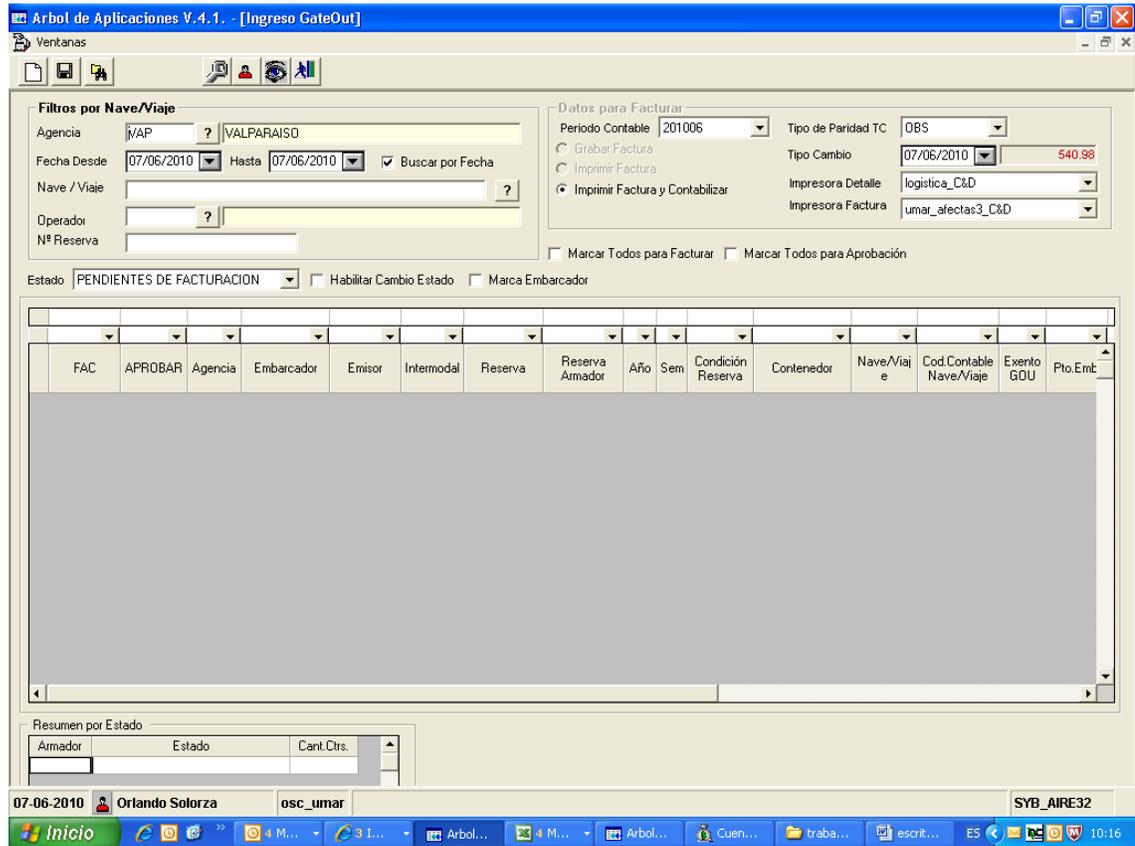
Con esto la factura es emitida y contabilizada por el sistema. En caso de haber discrepancia con la información se debe confirmar vía mail con MSC o NYK sea el caso.

### 3.6.11 Procedimiento de Facturación de Servicio GATE OUT para todos los Armadores

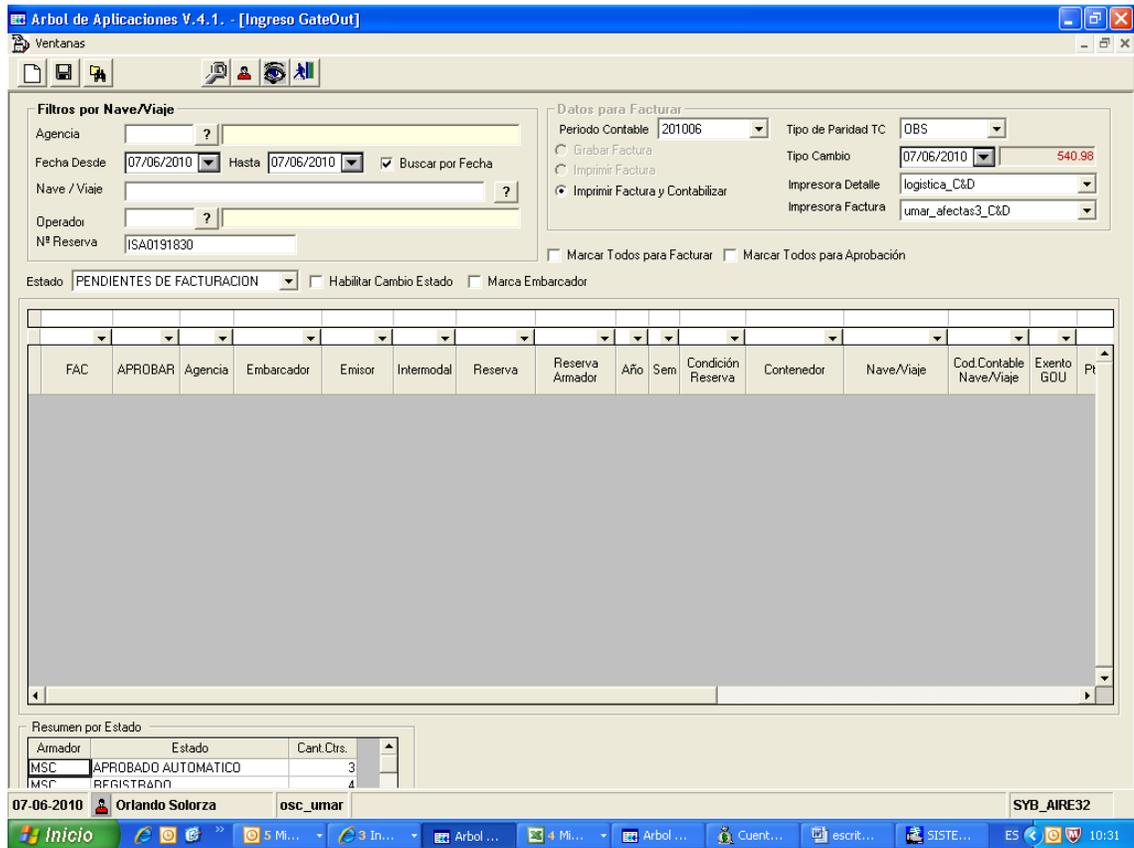
1.- Para facturar este movimiento primero se abre el Árbol de Aplicaciones 4.1, una vez abierto se debe seleccionar la opción “Ingreso Cobro Gate Out”



2.- Este módulo permite facturar el movimiento GATE OUT por una determinada agencia, por un rango de fechas, por un armador determinado o por reserva.



3.- Para facturar una reserva determinada, se ingresa el número de reserva y se selecciona el estado “pendiente de facturación”, y a continuación se presiona el botón “buscar”



4.- Una vez que aparecen los registros relacionados a la reserva ingresada se verifica que los datos sean los correctos, se selecciona “marcar todos para facturar” y posteriormente se presiona el botón “grabar”

**Filtros por Nave/Viaje**

Agencia: [?]  
 Fecha Desde: 07/06/2010 Hasta: 07/06/2010  Buscar por Fecha  
 Nave / Viaje: [?]  
 Operador: [?]  
 N° Reserva: [ISA0191830]

**Datos para Facturar**

Periodo Contable: 201006 Tipo de Paridad TC: OBS  
 Grabar Factura Tipo Cambio: 07/06/2010 540.98  
 Imprimir Factura Impresora Detalle: logistica\_C&D  
 Imprimir Factura y Contabilizar Impresora Factura: umar\_afectas3\_C&D

Marcar Todos para Facturar  Marcar Todos para Aprobación

Estado: PENDIENTES DE FACTURACION  Habilitar Cambio Estado  Marca Embarcador

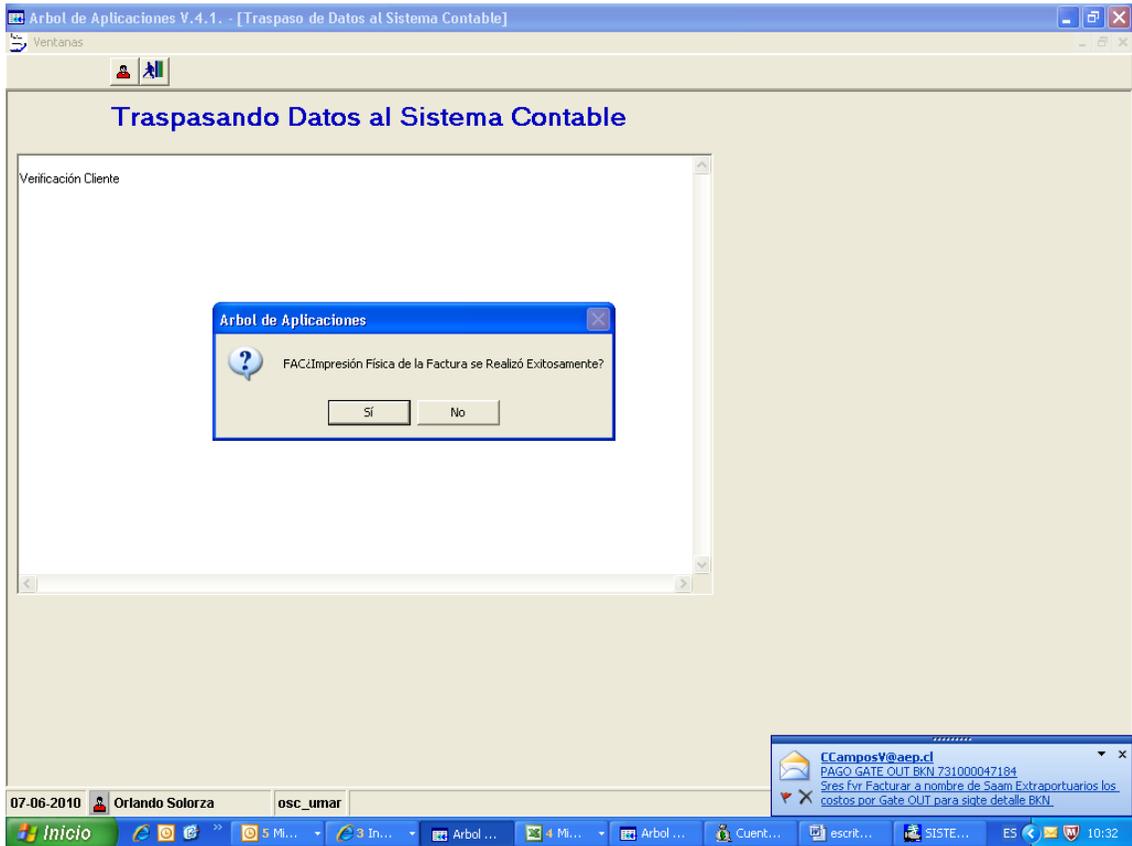
| FAC | APROBAR                             | Agencia | Embarcador      | Emisor | Intermodal               | Reserva | Reserva Armador | Año  | Sem | Condición Reserva | Contenedor   | Nave/Viaje           | Cod.Contable Nave/Viaje | Exento GOU | Pt |
|-----|-------------------------------------|---------|-----------------|--------|--------------------------|---------|-----------------|------|-----|-------------------|--------------|----------------------|-------------------------|------------|----|
|     | <input checked="" type="checkbox"/> | VAP     | MANUFACTUR; MSC |        | <input type="checkbox"/> | 928304  | ISA0191830      | 2010 | 21  | FF                | GATU800777-8 | CHARLOTTE C. RI 1014 | N                       | VA         |    |
|     | <input checked="" type="checkbox"/> | VAP     | MANUFACTUR; MSC |        | <input type="checkbox"/> | 928304  | ISA0191830      | 2010 | 21  | FF                | MSCU889324-6 | CHARLOTTE C. RI 1014 | N                       | VA         |    |
|     | <input checked="" type="checkbox"/> | VAP     | MANUFACTUR; MSC |        | <input type="checkbox"/> | 928304  | ISA0191830      | 2010 | 21  | FF                | MSCU991053-8 | CHARLOTTE C. RI 1014 | N                       | VA         |    |

**Resumen por Estado**

| Armador | Estado              | Cant.Ctrs. |
|---------|---------------------|------------|
| MSC     | APROBADO AUTOMATICO | 3          |

07-06-2010 Orlando Solorza osc\_umar SYB\_AIRE32

5.- Se presiona botón “SI” en caso que la factura esté correctamente impresa.



6.- El sistema arroja el número de factura OFA y FIC (números correlativos de registro contable que maneja el área de administración de ULTRAMAR) lo que confirma que la factura está emitida de manera correcta.



7.-Luego el sistema muestra como facturada la reserva procesada.

**Filtros por Nave/Viaje**

Agencia: [?]  
 Fecha Desde: 07/06/2010 Hasta: 07/06/2010  Buscar por Fecha  
 Nave / Viaje: [?]  
 Operador: [?]  
 N° Reserva: ISA0191830

**Datos para Facturar**

Periodo Contable: 201006 Tipo de Paridad TC: DBS  
 Grabar Factura Tipo Cambio: 07/06/2010 \$40.98  
 Imprimir Factura Impresora Detalle: logistica\_C&D  
 Imprimir Factura y Contabilizar Impresora Factura: umar\_afectas3\_C&D

Marcar Todos para Facturar  Marcar Todos para Aprobación

Estado:  **TODOS**   Habilitar Cambio Estado  Marca Embarcador

| FAC | APROBAR | Agencia | Embarcador      | Emisor | Intermodal               | Reserva | Reserva Armador | Año  | Sem | Condición Reserva | Contenedor   | Nave/Viaje           | Cod Contable Nave/Viaje | Exento GOU | Pt |
|-----|---------|---------|-----------------|--------|--------------------------|---------|-----------------|------|-----|-------------------|--------------|----------------------|-------------------------|------------|----|
| ✓   | ✓       | VAP     | MANUFACTUR, MSC |        | <input type="checkbox"/> | 928304  | ISA0191830      | 2010 | 21  | FF                | GATU800777-8 | CHARLOTTE C. RI 1014 | N 1014                  | N          | VA |
| ✓   | ✓       | VAP     | MANUFACTUR, MSC |        | <input type="checkbox"/> | 928304  | ISA0191830      | 2010 | 21  | FF                | MSCU889324-6 | CHARLOTTE C. RI 1014 | N 1014                  | N          | VA |
| ✓   | ✓       | VAP     | MANUFACTUR, MSC |        | <input type="checkbox"/> | 928304  | ISA0191830      | 2010 | 21  | FF                | MSCU991053-8 | CHARLOTTE C. RI 1014 | N 1014                  | N          | VA |

**Resumen por Estado**

| Armador | Estado    | Cant.Ctrs. |
|---------|-----------|------------|
| MSC     | FACTURADO | 3          |

07-06-2010 Orlando Solorza osc\_umar SYB\_AIRE32

En caso de falta de información en el sistema de facturación o si hay alguna duda al momento de facturar se pueden usar las siguientes herramientas web: TPS, Sistema del Servicio Nacional de Aduanas o sistema de seguimiento de SITRANS.

### 3.6.12 Sistema Web TPS

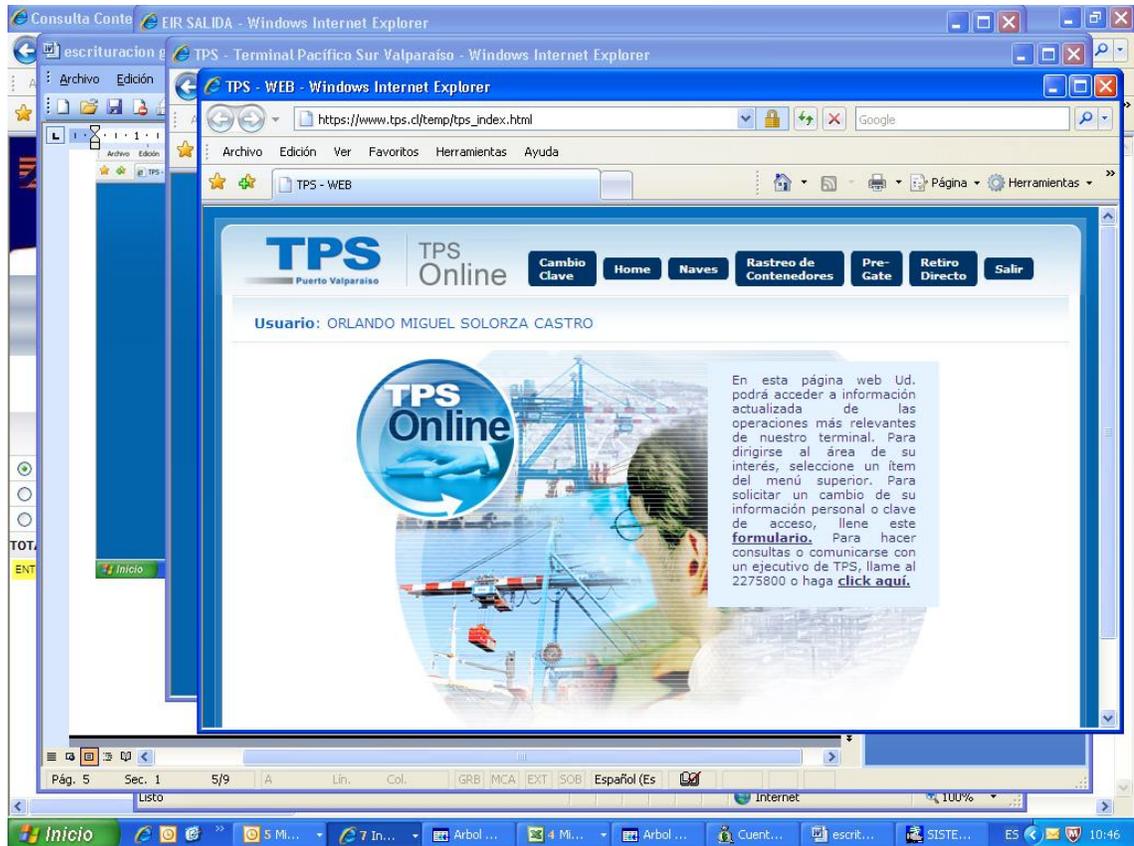
Para usar el Sistema de TPS, se debe hacer click en “TPS On Line”



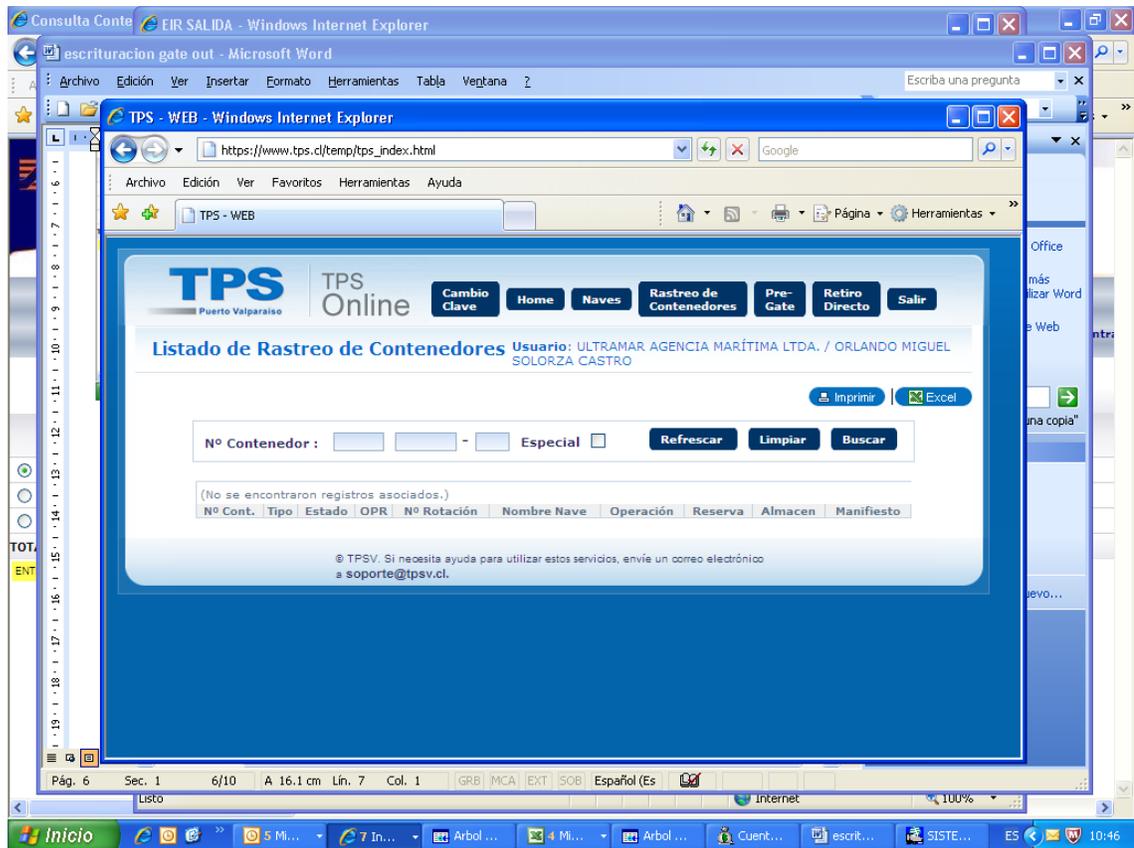
Luego se debe ingresar la password asignada

The screenshot shows a web browser window displaying the website for TPS Terminal Pacifico Sur Valparaiso. The browser's address bar shows the URL <https://www.tps.cl/>. The website has a blue header with the TPS logo and the text "Terminal Pacifico Sur Valparaiso". A navigation menu on the left includes links for Inicio, Acerca Nuestro, Infraestructura y Equipamiento, Centro de Información, Seguridad y Certificaciones, Noticias, and Sitios Relacionados. The main content area features a "TPS Online Login" section with a description: "Mediante este formulario Ud. puede acceder a los servicios de información en línea de TPS Valparaiso, a través de los cuales podrá conocer detalles acerca de las naves atendidas en este terminal, su carga y realizar algunos de los trámites más frecuentes." Below this, it states: "El acceso está restringido a usuarios calificados. Para obtener sus claves de acceso, haga click en el link 'Regístrese' y llene los datos del formulario que aparecerá en su pantalla." The login form itself has a "Login" title, a "TPS Online" logo, and input fields for "Email" (containing "osolorza@ultramar.cl") and "Clave" (masked with dots). An "Entrar" button is present, along with links for "Olvidé mi clave" and "Regístrese". The bottom of the browser window shows the Windows taskbar with the "Inicio" button and several open applications.

Se debe usar la opción “Rastreo de Contenedores”



Se ingresa el número de contenedor, entonces se puede apreciar si está embarcado, en que nave y con que reserva. Al ver el detalle, se puede ver la fecha de embarque y el cliente.



### 3.6.13 Sistema Web SITRANS

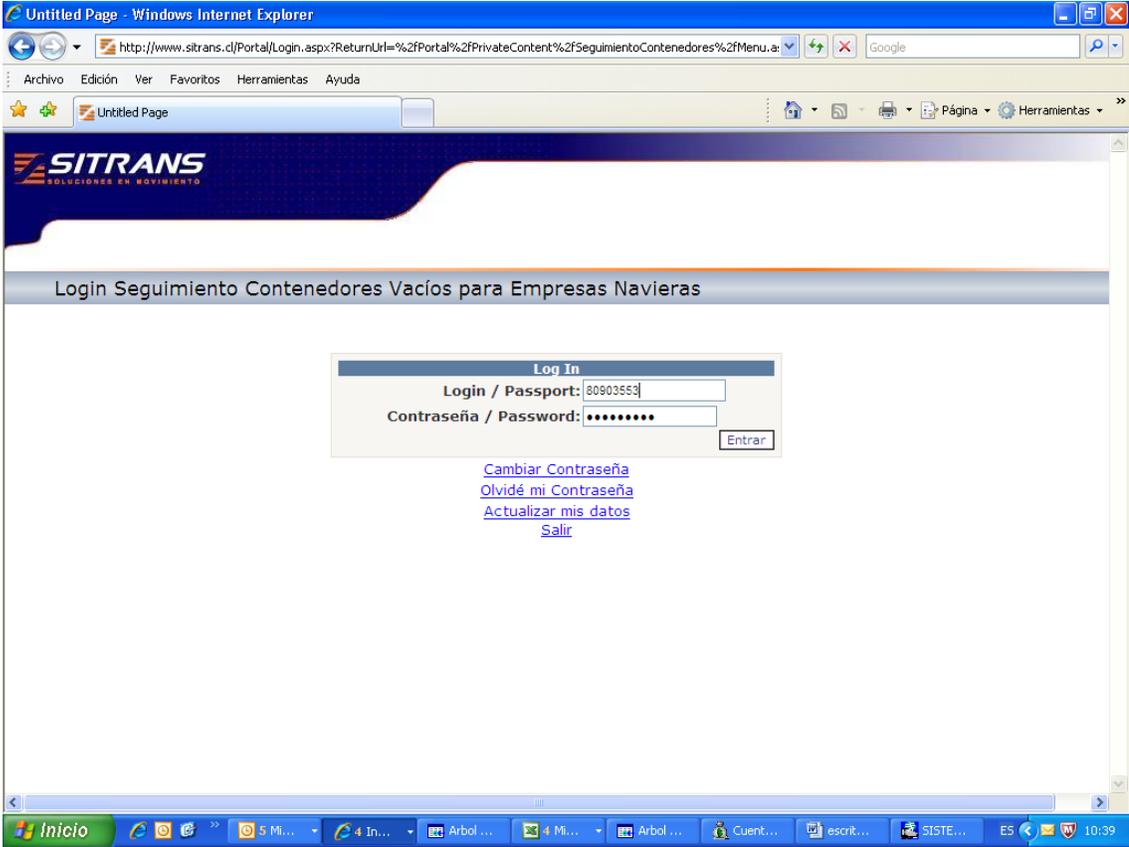
Para utilizar el sistema de SITRANS se debe hacer click en “Login Clientes”



Luego usar la opción “Seguimiento Contenedores Vacíos para Empresas Navieras”

The screenshot shows a web browser window displaying the SITRANS website. The browser's address bar shows the URL <http://www.sitrans.cl/Portal/ListaSistemas.aspx>. The website header includes the SITRANS logo and navigation links for LOGIN CLIENTES, ACCESOS SITRANS, PORTAL PROVEEDORES, and FORMULARIO DE RETIRO DE CONTENEDORES. A left sidebar menu lists categories like EMPRESA, SERVICIOS, and AGENCIAS. The main content area is titled 'LOGIN CLIENTES' and features a list of services: Seguimiento Contenedores Vacíos para Empresas Navieras, Administración de Inventario en Bodegas, Contenedores en Terminal sólo full, Impresión EIR Transportista, Inventario de Repuestos Reefer, TATC para Depósito, TATC para Operador, TATC para Extraportuario sólo Operador, and TATC para Aduana. At the bottom, there are links for 'Regístrate Aquí', 'Actualizar mis datos', 'Olvíde mi contraseña', and 'Cambiar Contraseña'. The Windows taskbar at the bottom shows the system tray with the time 10:49.

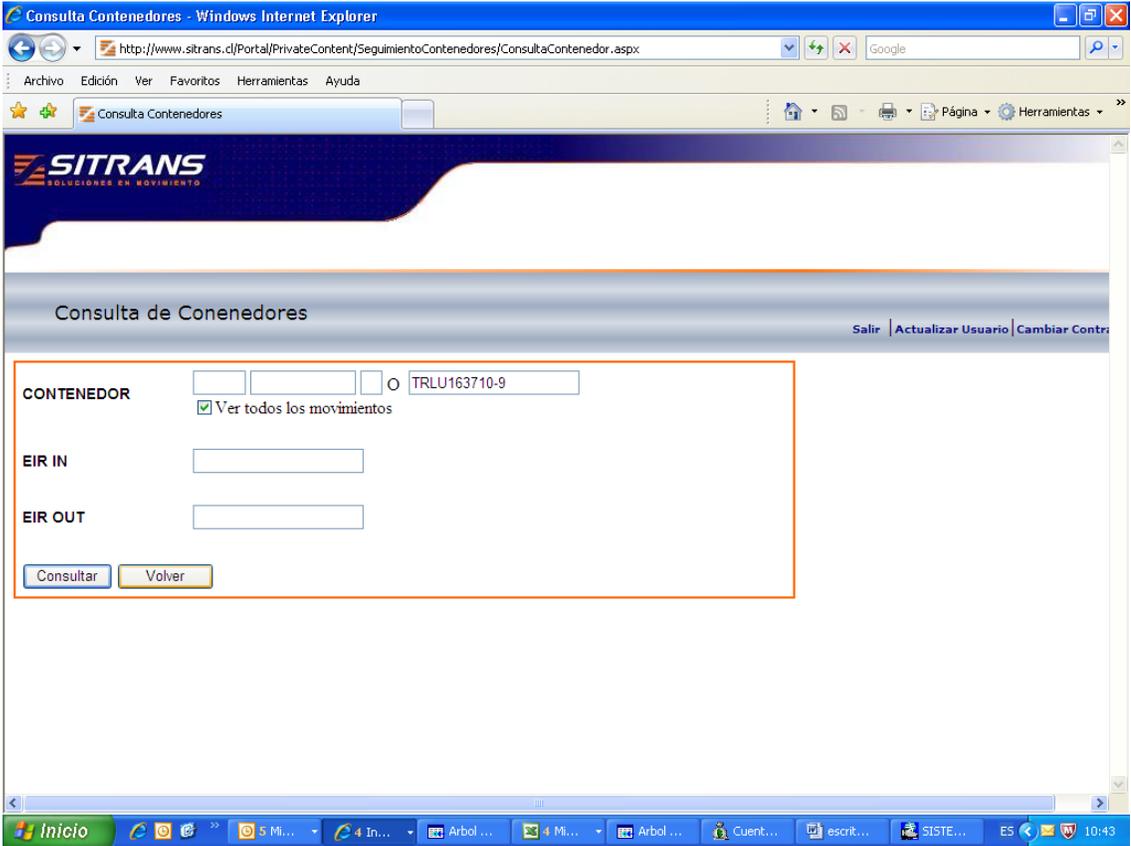
# Ingresar Login (Rut) y Password



Luego se debe seleccionar “Consulta de Contenedores”



Ingresar número de Contenedor en la sección que se desee, EIR IN para GATE IN y EIR OUT para GATE OUT



De acuerdo a la información que se desea se puede obtener EIR de Ingreso o el EIR de salida.

The screenshot shows a web browser window titled "Consulta Contenedores - Windows Internet Explorer". The address bar displays the URL: <http://www.sitrans.cl/Portal/PrivateContent/SeguimientoContenedores/ConsultaContenedor.aspx>. The page header features the SITRANS logo and the text "SOLUCIONES EN MOVIMIENTO". Below the header, the page title is "Consulta de Conenedores" (note the typo). There are navigation links: "Salir", "Actualizar Usuario", and "Cambiar Contr...".

| Deposito                         | Contenedor | Car          | Armador | Med          | Ref | Tipo | Eir_In | Fecha Eir-In | Estimate            | C/F In  | C/F Act | Act Aut | Fec Aut |            |
|----------------------------------|------------|--------------|---------|--------------|-----|------|--------|--------------|---------------------|---------|---------|---------|---------|------------|
| <input checked="" type="radio"/> | CURAUMA    | TRLU103710-9 | 38      | M.S.C. CHILE | 40  | Hi   | REF    | 17496822     | 25/05/2010 15:19:56 | 3380116 | DM      | OP      | C       | 01/06/2010 |
| <input type="radio"/>            | CURAUMA    | TRLU103710-9 | 38      | M.S.C. CHILE | 40  | Hi   | REF    | 17228484     | 08/12/2009 10:43:02 | 3254153 | DM      | OP      | C       | 18/03/2010 |
| <input type="radio"/>            | CURAUMA    | TRLU103710-9 | 38      | M.S.C. CHILE | 40  | Hi   | REF    | 3862048      | 21/04/2007 15:30:18 | 2593223 | DM      | OP      | C       | 02/05/2007 |

**TOTAL MOVIMIENTOS:**  
ENTRADA NULA | SALIDA NULA | AMBOS NULOS

Buttons: Eir - Ingreso, Reserva, Eir - Salida, Estimate, Volver

En este cuadro se muestra el historial de movimientos del contenedor en los que se ha emitido EIR, tanto de entrada como de salida. Se debe seleccionar el movimiento a visualizar según la fecha en que fue realizado el movimiento

**EIR DE SALIDA**

|                          |                          |                                 |
|--------------------------|--------------------------|---------------------------------|
| <b>Eir OUT :</b>         | <b>Temp. Salida :</b>    |                                 |
| 17508098                 | 0                        |                                 |
| <b>Contenedor :</b>      | <b>Nave :</b>            | <b>Dirección Viaje :</b>        |
| TRLU163710-9             | MSC MYKONOS              | R                               |
| <b>Viaje :</b>           | <b>Reserva Cliente :</b> | <b>Reserva Armador - Item :</b> |
| 884R                     | ISA0197271               | ISA0197271 - 1                  |
| <b>N° Orden :</b>        | <b>Recibe :</b>          |                                 |
| 742999                   | COMERCIAL GREENVIC S.A.  |                                 |
| <b>Fecha :</b>           | <b>Destino :</b>         |                                 |
| 01-06-2010 11:48:26      |                          |                                 |
| <b>Fecha Tarjeta :</b>   | <b>Cond. Code :</b>      |                                 |
| 01-06-2010 11:02:00      |                          |                                 |
| <b>Sellos :</b>          | <b>Tipo Demora :</b>     |                                 |
| msc00106486              | Sin Demora               |                                 |
| <b>N° Guia :</b>         | <b>Inspector :</b>       | <b>Digitado Por :</b>           |
| 0                        | raraya                   | ubarrera                        |
| <b>Obs. :</b>            |                          |                                 |
|                          |                          |                                 |
| <b>Tipo Transporte :</b> | <b>Patente :</b>         |                                 |
| Otros                    | ND6276                   |                                 |
| <b>Chofer :</b>          | <b>Teléfono :</b>        |                                 |
| 8580362-K JUAN ZUÑIGA    | 83620251                 |                                 |
| <b>Transportista :</b>   |                          |                                 |
| 87532700-3 marty ltda    |                          |                                 |

Exportar a PDF    Cerrar

Para ver correctamente los informes necesita de Adobe Reader  
Obtengalo desde aca

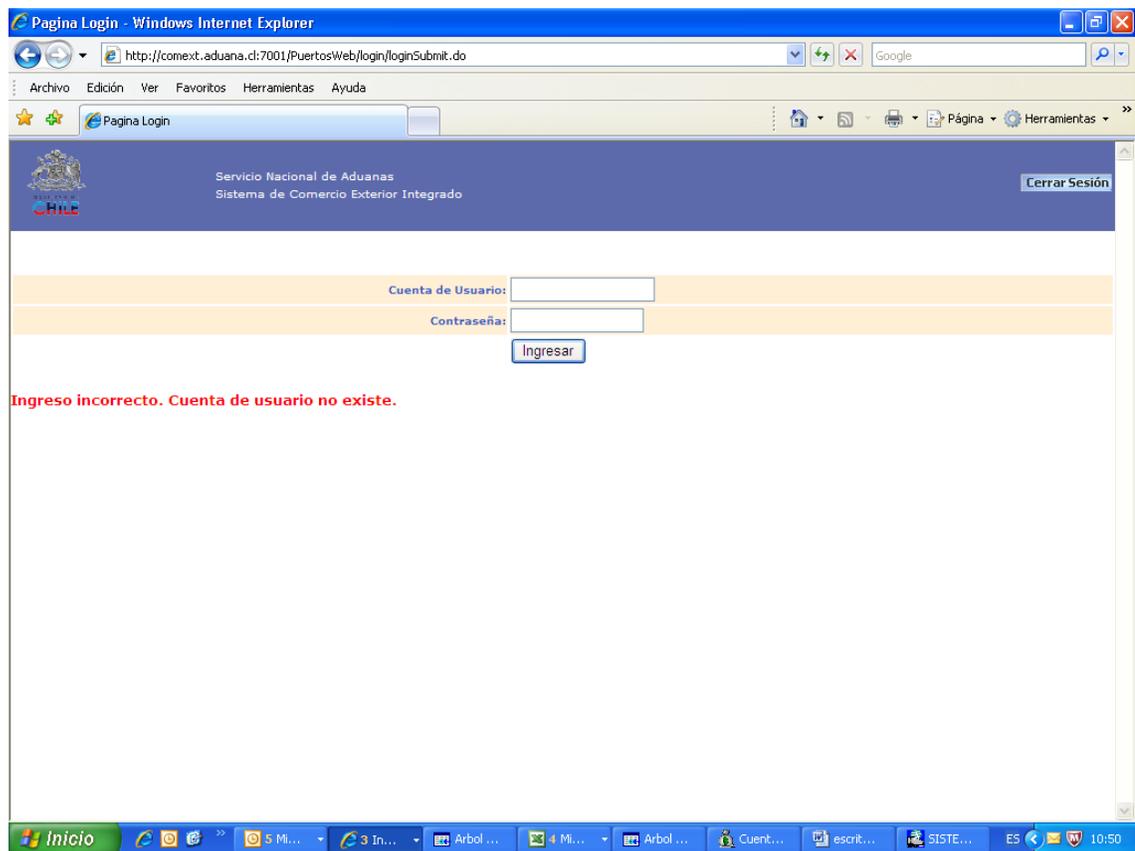
Get Adobe Reader

En este cuadro se muestra el EIR de Salida de un contenedor, donde se indican datos esenciales del contenedor en ese movimiento como “quien recibe”, la reserva del Armador, fecha de emisión del EIR, entre otros.

### 3.6.14 Sistema Web Servicio Nacional de Aduanas

Para ingresar al Sistema de aduana se debe ir a la dirección web del Servicio de Aduanas

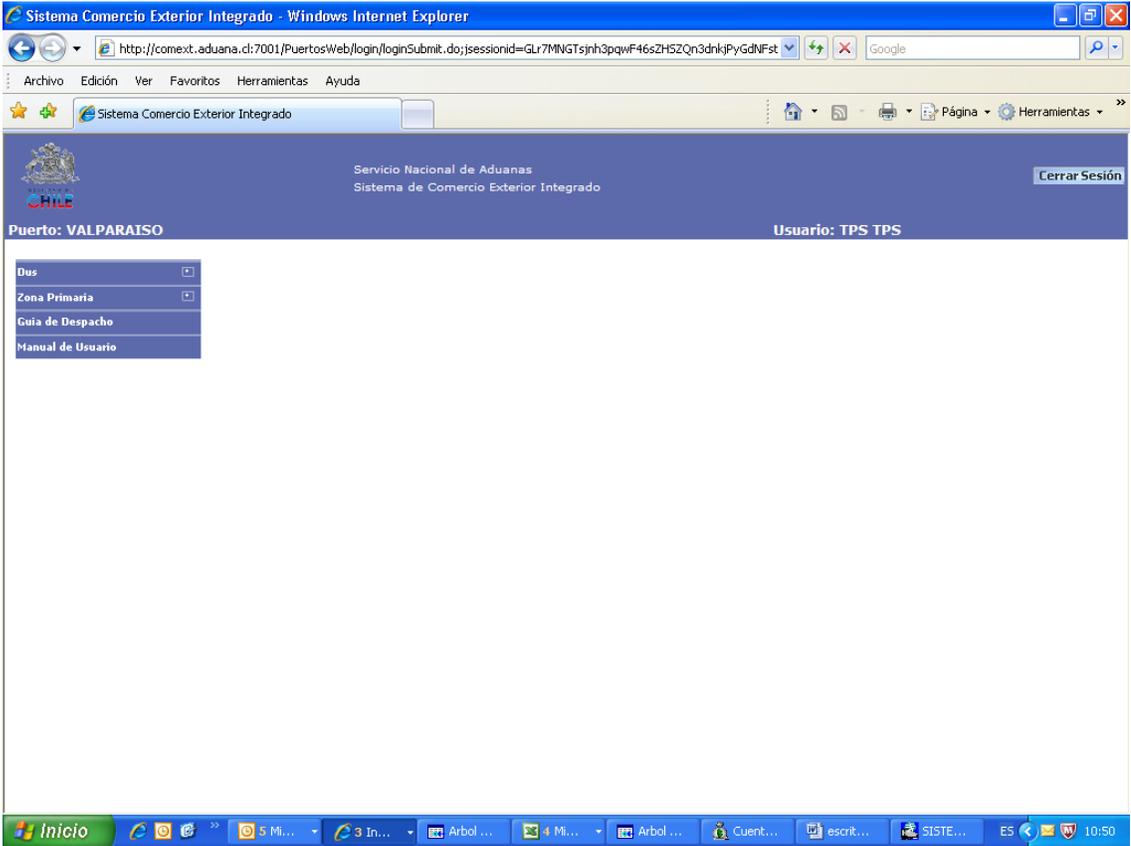
<http://www.aduanas.cl>



Ingresar Cuenta de Usuario “TPS” y password “T\*\*\*\*\*”



Si se desea ver el DUS de determinado contenedor se debe ingresar por la opción “Zona Primaria”



Se debe ingresar por “ZP por contenedor” y se ingresa el número del contenedor.

Sistema Comercio Exterior Integrado - Windows Internet Explorer

http://comext.aduana.cl:7001/PuertosWeb/login/loginSubmit.do;jsessionid=GLr7MNGTsjnh3pqwF46s2H52Qn3dnkjPyGdNFst

Archivo Edición Ver Favoritos Herramientas Ayuda

Sistema Comercio Exterior Integrado

Servicio Nacional de Aduanas  
Sistema de Comercio Exterior Integrado

Cerrar Sesión

Puerto: VALPARAISO Usuario: TPS TPS

### Consulta Ingreso ZP Contenedor

Puerto: 905 VALPARAISO

Sigla Contenedor(\*) : MSCU991053-8

(\*) Obligatorio

Dus

Zona Primaria

- ZP por Dus
- ZP por Contenedor
- ZP por Patente

Guía de Despacho

Manual de Usuario

Inicio

5 Mi... 3 In... Arbol... 4 Mi... Arbol... Cuent... escrit... SISTE... ES 10:51

El sistema arroja la siguiente información, se copia el número de DUS.

The screenshot shows a web browser window with the URL `http://comext.aduana.cl:7001/PuertosWeb/login/loginSubmit.do;jsessionid=GLr7MNGTsjnh3pqwF46s2H5ZQn3dnkjPyGdNFst`. The page title is 'Sistema Comercio Exterior Integrado'. The header includes the logo of the Servicio Nacional de Aduanas and the text 'Sistema de Comercio Exterior Integrado'. The user is logged in as 'TPS TPS' at the 'Puerto: VALPARAISO' location.

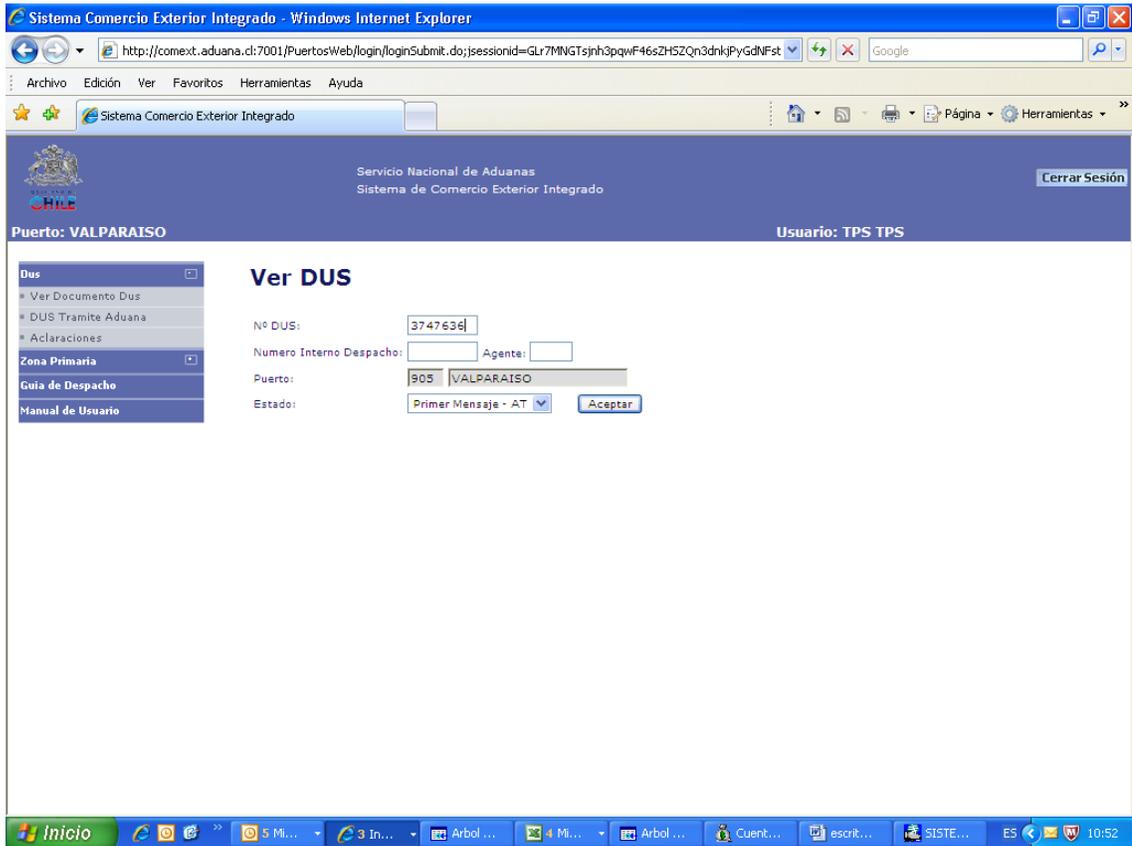
The main content area is titled 'Consulta Ingreso ZP Contenedor'. It features a search form with the following fields:
 

- Puerto: 905 VALPARAISO
- Sigla Contenedor(\*): MSCU991053-8
- Buscar button
- (\*) Obligatorio

Below the search form is a table with the following data:

| Nro DUS | Nro Mic/Dta | Nro Guia | Fecha Ingreso a ZP | Estado Ingreso ZP  | Tipo Selección | Sigla Contenedor | Booking    | Fiscalizador |   |
|---------|-------------|----------|--------------------|--------------------|----------------|------------------|------------|--------------|---|
| 3747636 |             | 191785   | 19/05/2010 17:10   | Autorizado A Salir | SIN EXAMEN     | MSCU991053-8     | ISA0191830 | Epvtp        | <a href="#">Ver Eventos</a> <a href="#">Ver Resultados Y/O Sellos</a> |

Se selecciona la opción “Ver Documento DUS”, se pega el número de DUS copiado en pantalla anterior, y se presiona el botón “Buscar”



El sistema muestra el DUS.

The screenshot shows a web browser window with the URL <http://comext.aduana.cl:7001/PuertosWeb/login/loginSubmit.do;jsessionid=GLr7MNGTsjnh3pqwF46s2H52Qn3dnkPyGdNFst>. The page title is 'Sistema Comercio Exterior Integrado'. The header includes the logo of the 'Servicio Nacional de Aduanas' and 'Sistema de Comercio Exterior Integrado', along with a 'Cerrar Sesión' button. The user is identified as 'Usuario: TPS TPS' and the location is 'Puerto: VALPARAISO'.

The main content area displays a 'DOCUMENTO UNICO DE SALIDA' form for 'SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS / CHILE'. The document is 'AUTORIZADO A SALIR' and is the '1er. Mensaje'. The form includes the following information:

| NUMERO DE ACEPTACION |   |
|----------------------|---|
| 3747636              | 6 |

| Nº DE DESPACHO | FECHA    |
|----------------|----------|
| 101131         | 19052010 |

| Aduana     | Despachador         | Tipo de Operación      |
|------------|---------------------|------------------------|
| VALPARAISO | 34 TORO P. DEMETRIO | A84 EXPORTACION.NORMAL |

| IDENTIFICACION             |                                     |
|----------------------------|-------------------------------------|
| RUT Exportador             | Consignante o Exportador            |
| 3 91881000-5               | MANUF.METAL.RHEEM CHILE             |
| Dirección                  |                                     |
| CAMINO A MELIPILLA 10340   |                                     |
| Comuna                     |                                     |
| 1311                       | MAIPU                               |
| RUT. Exportador Secundario | Consignante o Exportador Secundario |
| 0 0                        |                                     |
| %                          |                                     |
| 0                          |                                     |
| Dirección                  |                                     |
|                            |                                     |
| Comuna                     |                                     |
| 0                          | No Existe                           |
| Consignatario              |                                     |
| CITROFRUT S.A.DE C.V.      |                                     |

| DESTINO Y TRANSPORTE   |                    |                    |                   |
|------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Puerto Embarque        | Cod. Región Origen | Tipo Carga         | Vía Transporte    |
| 905 VALPARAISO         | 13                 | GENERAL            | MARITIMA, FLUVIAL |
| Puerto Desembarque     | País de Destino    |                    |                   |
| 216 MAZATLAN           | 216 MEXICO         |                    |                   |
| Rut Cia Transportadora | Cia Transportadora | País Cia de Trans. |                   |
| 96707720-8             | M.S.C.             | 508 SUIZA          |                   |

Con esta información tenemos el cliente final al cual generar nuestra factura.

### **3.7 Problemas detectados durante la Práctica Profesional**

#### **3.7.1 Outstanding**

Principalmente este problema se produce porque existen problemas de coordinación entre el área de cobranzas y el área de GATES en el proceso de búsqueda de clientes a quien facturar y cobrar un servicio, lamentablemente no se mantienen bases de datos unificadas para ambas áreas, y la búsqueda de información es, posteriormente previa consulta a los respectivos Armadores y agotando las herramientas web, de manera manual por vía web a través de buscadores, consultas telefónicas y e-mail a freight forwarders, clientes particulares y agentes de aduanas no contando con mayores herramientas. Este problema se traduce en que del total (100%) de las facturas que se encuentran como “outstanding” equivalentes a CLP \$492.941.423.- exista un 2.26% de las facturas, equivalentes a CLP \$11.127.200.-, clasificadas como “incobrables” por no poder encontrar el cliente al cual generar la factura. Este tipo de problemas se da principalmente con freight forwarders, exportadores esporádicos y carga terrestre en tránsito proveniente de Argentina y Bolivia.

#### **3.7.2 Exención del IVA Exportador y Exención de IVA para carga en tránsito.**

Muchas empresas han solicitado la emisión de facturas exentas de IVA (Impuesto al Valor Agregado que en Chile equivale al 19% del valor de un bien o servicio) porque el servicio de GATE OUT que es entregado es relacionado a un servicio indispensable para el proceso de exportación, servicios que por ley se encuentran exentos de IVA. Así también clientes extranjeros solicitan la exención de pago de IVA para evitar la doble tributación. Muchas veces los clientes extranjeros principalmente, se enteran al momento de recibir las facturas que estas están gravadas con un impuesto equivalente

aproximado a la quinta parte del valor del servicio, por lo que se traduce en una fuerte molestia por parte de estos con los ejecutivos encargados de contactarse con estas empresas. Muchas veces se debe gestionar en innumerables veces el pago de una sola factura ya que no existe disposición del cliente extranjero a pagar el impuesto.

### **3.7.3 Errores de Facturación**

Estos errores son lamentablemente muy comunes dentro del área, puesto que muchas veces para la facturación del servicio GATE OUT se generan facturas al agente de Aduanas que aparece en el B/L, siendo que debe pagar el servicio el cliente final, o viceversa, así ocurre con mayor frecuencia con las cargas consolidadas. Estas facturas, al ser enviadas por correo y ser rechazadas por el destinatario, pueden tardar desde una semana en retornar hasta fácilmente un mes para poder ser generadas nuevamente de manera correcta, esto es porque las facturas emitidas erróneamente deben ser anuladas en el sistema contable de ULTRAMAR debido a la numeración correlativa de las facturas. Finalmente pasa en muchas ocasiones que se factura de manera errónea un mismo registro una vez, dos, tres o más veces y esto se traduce en que al momento de generar la factura correcta esta sea rechazada por el cliente porque se encuentra desfasada y emitida extemporáneamente, en un plazo de 3 meses o más. También existen devoluciones de facturas pues los datos del cliente final no corresponden, ya que son obtenidos de las bases de datos propias de ULTRAMAR, las cuales no se encuentran unificadas con la del área de cobranza y por tanto a veces mantienen información distinta en cuanto a la dirección de un cliente, estando la información de una base desactualizada en comparación con la otra base de datos.

## **3.8 Soluciones Propuestas**

### **3.8.1 Outstanding**

Para poder mantener un outstanding aún menor al existente en el año 2009 se propuso unificar la base de datos de clientes del área de cobranzas con la del área de GATES de ULTRAMAR y a la vez actualizarla, borrando clientes que se encontraran duplicados y desactualizados. Se propuso además una estandarización en los procesos de búsqueda de datos, la cuál debía establecer el orden de uso de las herramientas disponibles y entregar otras como la búsqueda en SII (Servicio de Impuestos Internos) si se disponía del RUT del cliente final de la mercancía y capacitar a los empleados del área de GATES y Cobranzas en el manejo de herramientas de búsqueda web (google) para que las búsquedas fueran realizadas con mayor precisión de manera exhaustiva y efectiva. También se propuso que se generara una reunión con el Servicio Nacional de Aduanas para solicitar una clave de acceso para poder verificar los Manifiestos de Carga Electrónico que actualmente utilizan los camiones que utilizan MIC/DTA para el transporte vía terrestre, esto con el fin de poder identificar con mayor claridad los agentes de Aduana y freight forwarders que transportan la carga de clientes extranjeros, que corresponden a una mayor parte de “incobrables” por falta de información del cliente final. También se propuso que en la transmisión de mensajes EDI se creara un campo en el que se alertara la existencia de un “rolleo de reserva” para evitar la doble facturación a un contenedor.

### **3.8.2 Exención del IVA Exportador y Exención del IVA para “carga en tránsito”**

Para poder generar facturas exentas de IVA para Servicios de Exportación se debe primeramente buscar si la empresa clasifica para este ítem, el alumno revisó la reglamentación respectiva y encontró que el servicio si califica para generar facturas exentas de IVA ya que el servicio que se presta es fundamentalmente para exportadores y agentes de carga en tránsito, quienes por tratados internacionales<sup>40</sup> se encuentran exentos del pago de doble tributación. Por tanto el alumno informó al supervisor respectivo acerca de esta información.

### **3.8.3 Errores de Facturación**

Se propuso dejar a una persona del grupo la misión de que al momento de que regresara una factura devuelta, esta se hiciera cargo del debido proceso de búsqueda de información y confirmación por parte del cliente final acerca de a quien generar la factura. Que este miembro tuviera la misión de gestionar a medio tiempo este ítem para que tuviera el tiempo necesario para realizar una facturación correcta y adquiriera además la experiencia necesaria, coordinando con el equipo de cobranzas la búsqueda de datos para gestionar una correcta facturación. Además se sugirió que esta persona tuviera privilegios para acceder a la corrección en el sistema contable de los correlativos relacionados a la factura, ya que actualmente cuando se quiere generar una nueva factura se debe gestionar con uno o dos encargados en el área de administración la eliminación del correlativo que posee la factura devuelta, lo que genera inconvenientes constantes en el trabajo de estos últimos debido a que no se tiene a una persona específica que desarrolle este paso.

---

<sup>40</sup> Para mayor información revisar <http://www.sii.cl/pagina/jurisprudencia/convenios.htm>, SII, Chile.

### 3.9 Conclusiones

De las soluciones propuestas para los tres principales problemas encontrados, el supervisor en conversaciones con el jefe de área logística e informática concordaron en desarrollar la actualización de las bases de datos relacionadas a los clientes de la agencia eliminando clientes duplicados y actualizando la información de clientes existentes, lo que se tradujo en una importante reducción de errores de facturación y devoluciones de facturas, gestionando de una manera mas fluida la cartera de clientes de ULTRAMAR, lamentablemente por asuntos de organización no se unificaron las bases de datos de cobranzas con la del área GATES, solo se actualizaron. Con respecto al outstanding, este se redujo de un 7% aproximado a un 4% con esta simple medida obviamente sumada a otras tomadas por la misma área como reuniones constantes con clientes importantes y agentes de Aduanas, lo que hace que actualmente se busque una gestión adecuada de la cartera de clientes solicitando constantemente a los clientes datos actualizados para poder desarrollar una correcta facturación de los servicios otorgados. En cuanto a los errores en la facturación se tomo la decisión de que existiera una persona a cargo de realizar el proceso de eliminación de correlativos para facturas devueltas o mal emitidas que actualmente es realizada por el alumno en práctica correspondiente al área de administración, también se asignó la tarea de búsqueda de información para las facturas devueltas al alumno en práctica correspondiente al área de GATES así puede interiorizarse con más tiempo acerca del proceso de GATES y gestión de información de la cartera de clientes.

Por otro lado acerca de la exención del IVA no se optó por clasificar el servicio entregado como exportador por razones no esgrimidas por el supervisor. Por último se puede indicar que la gestión de información, como vimos en el reciente informe, es lo más importante en el área de manejo de inventarios de grandes proporciones, la logística relacionada con el movimiento de contenedores y la transmisión electrónica de datos e intercambio de estos entre empresas relacionadas ha permitido que en la actualidad el comercio internacional se desarrolle de forma eficiente y eficaz, buscando constantemente la integración de nuevas tecnologías para reducir los tiempos de transporte relacionados al movimiento de carga contenedorizada. Actualmente en algunos países como Holanda, Singapur, o ciudades como Hong Kong se utilizan medios electrónicos aún mas avanzados, como la identificación RFID de los contenedores y el uso de camiones robotizados para el transporte de contenedores en el terminal. En Chile se hacen esfuerzos por parte de la inversión privada para mejorar la eficiencia de este proceso, adquiriendo grúas con mayor velocidad y capacidad de movimiento de carga, además de mejorar los procesos de transmisión de información. En la actualidad la Aduana en conjunto con los actores relevantes del transporte en Chile realizan exhaustivas pruebas de transmisión de información e integran nuevos servicios tratando de generar electrónicamente todos los documentos necesarios para el movimiento de carga en nuestro país, con esto mejorando la eficiencia de los procesos relacionados al movimiento de contenedores y pudiendo hacer más efectiva la fiscalización de la carga en búsqueda de tráfico de drogas y armas.

Se pudo ver que principalmente tanto SITRANS como TPS prestan una labor fundamental en el movimiento de carga en nuestro país y que su labor en esta área ha sido eficiente logrando posicionar a nuestro país entre los mejores de América en cuanto al movimiento de carga contenedorizada a través de puertos licitados a entes privados.

## BIBLIOGRAFÍA

- Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. <http://www.camport.cl/Cuadrosestadisticos/tabla34-5.pdf>. Tabla Comparativa n° 5, 10 de enero de 2012, 22:12 hrs.
- Ultramar Agencia Marítima Ltda, <http://www.ultramar.cl/mision.php>, 28 Diciembre 2011. 15:40 hrs
- Ultramar Agencia Marítima Ltda Intranet. Documentación electrónica interna.
- EMOL, <http://www.economiaynegocios.cl/noticias/noticias.asp?id=91423>, 13 de Enero de 2012, 01:34 hrs.
- Ultramar Agencia Marítima Limitada, <http://ultramarcom.ultramar.cl/historia.php>, 27 Diciembre 2011, 04:00 hrs.
- Universidad Adolfo Ibáñez, <http://www.uai.cl/investigacion/escuela-de-negocios/centro-de-empresas-familiares-albert-von-appen/trayectoria-de-albert-von-appen-fundador-de-grupo-ultramar>, 27 Diciembre 2011. 04:00 hrs.
- ProChile, [http://www.prochile.cl/ficha\\_pais/canada/proceso\\_imp.php](http://www.prochile.cl/ficha_pais/canada/proceso_imp.php), Documentación requerida para importar, 27 de Enero de 2012, 16:30 hrs.
- Servicio Nacional de Aduanas, [http://www.aduana.cl/prontus\\_aduana/site/artic/20070705/pags/20070705152826.html](http://www.aduana.cl/prontus_aduana/site/artic/20070705/pags/20070705152826.html), 24 de Enero de 2012, 17:30 hrs.
- MAPFRE, <http://www.mapfre.com/wdiccionario/terminos/vertermino.shtml?a/agente-maritimo.htm>
- ASOEX vs Ultramar, Informe Fiscalía Nacional Económica. VLEX.
- Romero Serrano, Rosa. El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo. (Primera edición). Barcelona, España: Marge Design Editors, S.L. página 190
- Blacker Ayala, Juan. Compendio del Comercio Internacional. Versión Digital no editada. Página 28.

- Comisión de las Comunidades Europeas, Intermodalidad y Transporte Intermodal de Mercancías en la Unión Europea, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1997:0243:FIN:ES:PDF>, Página 9. 20 de Enero de 2012, 01:50 hrs.
- Real Academia de la Lengua Española, Edición n° 22, 2001. [http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=transporte](http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=transporte), 13 de Enero de 2012, 04:08 hrs.
- Wikipedia. <http://es.wikipedia.org/wiki/Transporte>, 13 de Enero de 2012, 04:27 hrs.

# ANEXOS

## Anexo N°1 - Archivo EDI para envío de Reservas formato COPARN

|  |  |  |                          |
|--|--|--|--------------------------|
|  | UNA+?'   |  |                          |
|  | UNB+UNOC2+GERHAM999+CHI-CUS+080624:2057+4617'  |  |                          |
|  | UNH+5456+CUSCAR:D95B:UN'   |  |                          |
|  | BGM+85+820E#00+8   | Tipo de proceso : 1=Cancelación, 5=Modificación, 9=Creación        |                          |
|  | NAD+MS+HAMBURG SUEO'   |  |                          |
|  | TDT+20+820E+1++++A8KD9:103:CCNININGBO  | VIAJE / HAVE   | HAVE SE TRADUCE          |
|  | LOC+125+CLVAP::139'  |  |                          |
|  | LOC+60+ARUSH:139'  |  |                          |
|  | DTM+132:20080615:102'  |  |                          |
| CONTENEDOR   | EOD+CN+SUDU5205110+4532++4   | CONTENEDOR<br>TIPO EOD<br>TIPO CONTENEDOR<br>CONDICION DE EMBARQUE | SE TRADUCE<br>SE TRADUCE |
|  | TSR++2::2'   |  |                          |
|  | MEA+AAE+T+KGM:4660'  | TARA   |                          |
|  | TMP+2-1:CEL'   | TEMPERATURA  |                          |
|  | SEL+1385847  | SELLOS   |                          |
| MENSAJE  | CN+1+SAWC'   |  |                          |
|  | RFF+8M+SUDU83017364001   | NUMERO DE BL   |                          |
|  | RFF+BL:SCMT0414'   |  |                          |
|  | LOC+88+CLANF::ANTOFAGASTA, CHIL'   | PUERTO ORIGEN  | SE TRADUCE               |
|  | LOC+9+CLANF  | PUERTO EMBARQUE  | SE TRADUCE               |
|  | LOC+11+CLLQN   | PUERTO DESCARGA  | SE TRADUCE               |
|  | LOC+7+CLLQN  | PUERTO DESTINO   | SE TRADUCE               |
|  | LOC+44+CLSCL'  |  |                          |
|  | NAD+C2+0991414649001:167:86+SURTAX S.A.MIGUEL H ALCIVAR Y VICTOR HUGO SICURET 5TO PISO OF 506:TELF | EMBARCADOR<br>RUT<br>RAZON SOCIAL<br>DIRECCION                     | SE TRADUCE               |
|  | NAD+CN+ULTRAMAR AGENCIAMARITIMALTDATALCAHUANO:TALCAHUANO+++++CL'                                   | CONSIGNATARIO  | SE TRADUCE               |
| NAD+N1+ULTRAMAR AGENCIAMARITIMALTDATALCAHUANO:TALCAHUANO+++++CL' | NOTIFY   | SE TRADUCE   |                          |
| GID+1+1:UNI::UNIT'   |  |  |                          |
| FTX+ALC+++OCEANFRT:0.00:USD+P'                                   |  |  |                          |
| FTX+AAA+++EMPTY EQUIPMENT INSTRUMENT OF INTERNATIONAL TRADE      | COMMODITY  | SE TRADUCE   |                          |
| FTX+SSR+++MTMT'  |  |  |                          |
| MEA+AAE+G+KGM:4300   | PESO   |  |                          |
| SGP+SUDU5205110  | CONTENEDOR ASOCIADO AL BL, EN EL EOD VIENE LA DESCRIPCION  |  |                          |
| DGS+IMD+8+3358++F-A'   | IMDG<br>OHU<br>IMO   |  |                          |
| RFF+8N+8SCMT0414   | RESERVA  |  |                          |
| UNT+30+5456'   |  |  |                          |
| UNZ+1+4617'  |  |  |                          |

## Anexo N°2 - Archivo EDI para envío de movimientos formato PROPIETARIO

|                       |                |             |
|-----------------------|----------------|-------------|
| TCS_DEPOSITO_MOVIMTO  | As String * 4  | ' PIC X(04) |
| TCS_PREF_NUMERO       | As String * 12 | ' PIC X(12) |
| TCS_TIPO_CTR          | As String * 4  | ' PIC X(04) |
| TCS_EX_IMO            | As String * 1  | ' PIC X(01) |
| TCS_KGS_TARA          | As String * 5  | ' PIC 9(05) |
| TCS_GROSS_WEIGHT      | As String * 5  | ' PIC 9(05) |
| TCS_ISO_CODE          | As String * 4  | ' PIC 9(04) |
| TCS_FECHA_FABRIC      | As String * 7  | ' PIC X(07) |
| TCS_CODIGO_MOVIMTO    | As String * 3  | ' PIC X(03) |
| TCS_CODIGO_SITUACION  | As String * 3  | ' PIC X(03) |
| TCS_FECHA_MOVIMTO     | As String * 8  | ' PIC X(08) |
| TCS_HORA_MOVIMTO      | As String * 8  | ' PIC X(08) |
| TCS_TIPO_OPERAC       | As String * 1  | ' PIC X(01) |
| TCS_NUMERO_ESTIMATE   | As String * 8  | ' PIC 9(08) |
| TCS_MONTO_ESTIMATE    | As String * 8  | ' PIC X(08) |
| TCS_MONTO_AUTORIZADO  | As String * 8  | ' PIC X(08) |
| TCS_NUMERO_RESERVA    | As String * 15 | ' PIC x(15) |
| TCS_DESTINO_ORIGEN    | As String * 4  | ' PIC X(04) |
| TCS_MODULA            | As String * 2  | ' PIC X(02) |
| TCS_TEMPER            | As String * 2  | ' PIC X(02) |
| TCS_PROGRAMA          | As String * 14 | ' PIC X(14) |
| TCS_EIR               | As String * 8  | ' PIC 9(08) |
| TCS_ARMADOR           | As String * 4  | ' PIC X(04) |
| TCS_NOMBRE_ARMADOR    | As String * 30 | ' PIC X(30) |
| TCS_REFORZADO         | As String * 2  | ' PIC X(02) |
| TCS_CONTENEDOR_AFECTO | As String * 1  | ' PIC X(01) |
| TCS_AUTORIZACION      | As String * 20 | ' PIC X(20) |
| TCS_FIN_REGISTRO      | As String * 1  | ' PIC X(01) |