



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

OPTIMIZACIÓN AL PROCESO DE EMISIÓN DE CONOCIMIENTOS DE

EMBARQUE PARA IMPORTACIÓN MARÍTIMA EN EMPRESA DE

TRANSPORTE INTERNACIONAL

AUTOR

EDUARDO ALEJANDRO BELTRÁN TURRA

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

PROFESOR GUÍA: TERESA PINO V., Ph. D.

Santiago, octubre 2016



UNIVERSIDAD DE VALPARAÍSO

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

OPTIMIZACIÓN AL PROCESO DE EMISIÓN DE CONOCIMIENTOS DE

EMBARQUE PARA IMPORTACIÓN MARÍTIMA EN EMPRESA DE

TRANSPORTE INTERNACIONAL

AUTOR

EDUARDO ALEJANDRO BELTRÁN TURRA

INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL PRESENTADA A LA CARRERA DE
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS INTERNACIONALES DE LA UNIVERSIDAD

DE VALPARAÍSO PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADO EN
NEGOCIACIONES INTERNACIONALES Y TÍTULO PROFESIONAL DE

ADMINSITRADOR DE NEGOCIOS INTERNACIONALES

PROFESOR GUÍA: TERESA PINO V, Ph. D.

Santiago, octubre de 2016

Agradecimientos

En primer lugar, quiero agradecer a mi familia; mis padres por haberme inculcado siempre buenos valores. A mis hermanos, hermana y resto de mi familia por apoyarme, forjar mi carácter y motivarme durante uno de los procesos educativos más importantes de mi vida hasta hoy.

En segundo lugar, agradezco a mis amigos que estuvieron siempre presentes y me ayudaron a mantener el enfoque necesario para terminar esta etapa. También, agradezco a mis amigos de la Escuela de Negocios Internacionales que fueron los principales motores para realizar este trabajo.

Reconocimientos

Gracias a mi casa de estudios, la Universidad de Valparaíso por su excelencia académica, la identidad que transmite a todos sus estudiantes, por ser universidad pública y de calidad, que permite que profesionales como los de la Escuela de Negocios Internacionales sean capaces de desempeñarse exitosamente en un medio que día a día tiene más demandas, transformándonos en personas capaces, autónomas y completamente preparados para el campo laboral que nos espera fuera del Campus Santiago.

Agradezco a la Escuela de Negocios Internacionales y su política de puertas abiertas, que permitió generar una relación de confianza y unidad con la mayoría de sus docentes. Y por último, mi reconocimiento más importante lo hago para mi profesora guía Teresa Pino V., por su excelente desempeño como docente, conocimientos y metodología de enseñanza y, claro también, por la paciencia que ha tenido en este año que ha durado hasta ahora mi proceso de titulación.

CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	III
RECONOCIMIENTOS	IV
ABSTRACT	1
RESUMEN	2
INTRODUCCIÓN.....	3
PARTE I.....	6
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN	6
1.2 MISIÓN Y VISIÓN DE LA EMPRESA	9
MISIÓN.....	9
VISIÓN.....	9
1.3 DESCRIPCIÓN DEL BILL OF LADING	9
1.4 DESCRIPCIÓN DE LABORES REALIZADAS	11
1.4.1 <i>Organización de documentos respaldados para control aduanero.....</i>	<i>11</i>
1.4.2 <i>Emisión de HBL para importación</i>	<i>12</i>
1.4.3 <i>Corrección de House Bill of Lading para la importación:.....</i>	<i>15</i>
1.4.4 <i>Subida de manifiestos de carga a plataforma SAAM</i>	<i>17</i>
1.4.5 <i>Encargado de Nave.....</i>	<i>19</i>
PARTE II.....	21
2.1 DIAGNÓSTICO O DETECCIÓN DE PROBLEMAS.....	21
2.2 ANÁLISIS FODA	22
2.2.1 <i>Fortalezas</i>	<i>22</i>
2.2.2 <i>Debilidades</i>	<i>23</i>
2.2.3 <i>Oportunidades.....</i>	<i>25</i>
2.2.4 <i>Amenazas</i>	<i>26</i>
CONCLUSIÓN Y DISCUSIÓN	30
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	34
ANEXOS	36

Abstract

This internship report aims to detail each of the functions carried out by the student in practice of the career of International Business Management from the Universidad de Valparaíso, during the internship in the Brazilian multinational company, Craft Multimodal -specifically in its Chilean subsidiary- to get a degree in International Negotiations and the title of International Business Manager. These entrusted functions seek to establish a link between the knowledge acquired theoretically during the four formative years of the career with the experience gained during the months in which the internship took place. The functional area of the company, where the tasks of the student in practice were developed, corresponds to the documental department. In this department is where all the documentary applications requested for the import of goods are managed and handled, some of these documents are transshipment authorization letters, bills of lading, etc. It is important to mention that one of the main motivations of the student to carry out his professional internship is to identify some flaws and/or possibilities to advance in the established processes; this means, generate actively a proposal that allows changing and improving these processes.

Resumen

Este informe tiene como objetivo detallar cada una de las funciones llevadas a cabo por el alumno en práctica de la carrera de Administración de Negocios Internacionales de la Universidad de Valparaíso, la cual se llevó a cabo en la multinacional brasileña Craft Multimodal (empresa del rubro transporte marítimo); específicamente en su filial chilena, para optar al grado de Licenciado en Negociaciones Internacionales y al título de Administrador de Negocios Internacionales. Las funciones encomendadas buscan establecer un lazo entre el conocimiento adquirido de forma teórica -durante los cuatro años formativos de la carrera- con la experiencia obtenida durante los meses en que se desarrolla la práctica profesional. El área de esta empresa donde se llevan a cabo las funciones del alumno en práctica corresponde al departamento documental de la empresa, en el cual se gestionan y tramitan todas las solicitudes documentales solicitadas para importación de mercancías por parte de los clientes, ya sean cartas de transbordo, conocimientos de embarque, etcétera. Cabe destacar que una de las principales motivaciones del alumno al llevar a cabo su práctica profesional es identificar falencias y/o posibilidades de mejora en los procesos ya establecidos; es decir, de forma activa, generar una propuesta que permita cambiar y agilizar estos procesos.

Introducción

El objetivo general de este informe es gestionar, dentro del proceso establecido de trabajo, un mecanismo de control para la emisión de documentos que se traduzca en una mejora en la emisión de conocimientos de embarque marítimos para la importación de mercancías, función llevada a cabo por el alumno en práctica del departamento documental de la empresa Craft Multimodal Chile LTDA.

Gracias a esta experiencia profesional fue posible dar a conocer de forma empírica como es insertarse en el mundo laboral actual, utilizando todas las herramientas que, de forma teórica, la carrera de Administración de Negocios Internacionales de la Universidad de Valparaíso entrega a todos sus estudiantes en sus cuatro años de formación académica, de modo que también pudiese generar una retroalimentación de lo aprendido día a día, desempeñando labores como alumno en práctica dentro de esta empresa.

El cargo del alumno en práctica, en ésta empresa, tiene como finalidad que al estudiante se le permita aplicar todos los conocimientos teóricos adquiridos a lo largo de su formación académica, dentro de un ambiente laboral afín con la carrera; también, demostrar distintas habilidades, tales como: la proactividad, la tolerancia y el trabajo en equipo; así mismo generando un valor agregado por cada función realizada y, por último y no menos importante, entender el funcionamiento y estructura de la organización.

La temática abordada en este informe gira en torno al conocimiento marítimo de embarque, más conocido por su nombre en inglés Bill of Lading, el cual es uno de los documentos obligatorios para cualquier importación de carácter comercial, según la legislación chilena (Aduanas, 2016). El principal enfoque que se le da a este informe es en relación al Bill of Lading como tal, los usos para los cuales está destinado, según el derecho marítimo, la realidad de este documento en la legislación aduanera de nuestro país, la modernización de sus procesos de presentación y respaldo. Posterior a esto, el enfoque está dirigido específicamente a la emisión de este documento en la organización, labor que realiza el alumno en práctica y que le permitió generar un orden que se tradujo en la disminución de los tiempos de producción y de costos, desempeñando funciones de forma mucho más eficiente, y relacionándome así con el concepto de racionalización del trabajo de los principios de la Gerencia Científica (Taylor, 1911).

Gracias a este informe es posible entender la importancia que da cierto nivel de burocracia en el área del comercio exterior, mantener un orden específico permite consultar información de forma exacta y *just in time*; sin embargo, día a día los requerimientos de la sociedad en actualización constante, va generando la necesidad de modernizar todos los procesos que llevamos a cabo, para que se realicen de manera más expedita, y así conseguir que el proceso completo sea menos complicado. Con tal motivo es que se forman profesionales, con el fin de aplicar los conocimientos que dan la oportunidad de responder a todos los requerimientos del medio de forma eficiente,

eficaz y oportuna. En este campo de conocimientos nos planteamos las siguientes interrogantes que podrán ser respondidas a través de la indagación de este informe:

- ¿Qué importancia tiene para esta organización la optimización del proceso de emisión del Bill of Lading?
- ¿Qué alcance tiene para el cliente la optimización del proceso de emisión de este documento?

En cuanto a los objetivos específicos de este trabajo, en primera instancia se describirá y analizará el proceso de emisión y entrega de conocimientos de embarque marítimos para la importación, se identificará posibles fallas en este proceso y, a partir de esto, se propondrá un mecanismo que permita agilizar esta función, optimizando tiempo, costos e incluso evitando reprocesos innecesarios.

PARTE I

1.1 Descripción de la organización

CRAFT MULTIMODAL CHILE LIMITADA fue fundada en el año 1997 como *NVOCC neutro*, especializada en el transporte de cargas consolidadas para el proceso de importación y exportación. (CRAFTBRASIL, 2016). Ésta, es una empresa sólida, comprometida y ética, líder en el mercado, con tecnología de punta y profesionales capacitados para responder a todas las necesidades de transporte con la máxima eficiencia posible. (SAAM S.A., 2014)

(AGC NEWTRAL, 2016) NVOCC corresponde al acrónimo de *Non Vessel Operating Common Carrier*, entendiéndose esto como empresas que realizan consolidación de mercancías, las cuales tienen como característica principal el hecho de no poseer naves para transportar dichas mercancías, en efecto sólo se dedican a reservar espacio dentro de los contenedores transportados por las naves pertenecientes a agentes externos y, posteriormente, transportar mercancías de terceros, ya sea para importación y/o exportación. Otra característica principal de este tipo de empresas es la capacidad de poder llevar a cabo todo el proceso documental de las operaciones marítimas y la responsabilidad que esto conlleva, a diferencia de un embarcador que sólo la recopila y no toma parte del proceso documental (freight forwarders o embarcadores).

Para las empresas que participan en procesos de importación y/o exportación siempre está presente la necesidad de optimizar el espacio de un contenedor, bien sabemos que los recursos de toda empresa son siempre limitados y, cuando la cantidad a importar no les permite aventajarse en costos por espacio, surge el concepto de consolidación, que según González & Campos (2011), genera una optimización de costos que permite a empresas más pequeñas redestinar de forma eficiente y mucho más adecuada sus recursos a otras áreas funcionales, gracias a la opción de grupaje marítimo o consolidación de carga.

Craft Multimodal es una multinacional de origen brasileño, con alta presencia tanto en su país de origen como en el continente americano, especializada en transporte de cargas consolidadas de importación y exportación. Gracias al trabajo en conjunto, sus distintas oficinas distribuidas por Latinoamérica, sus socios comerciales en todo el mundo y profesionales altamente calificados, Craft entrega a sus clientes una gran oferta en frecuencias de embarques directos, atención especializada y diferenciada junto a una gran variedad de servicios, lo que permite generar soluciones específicas para cada cliente según su necesidad, como también eficiencia, neutralidad y seguridad en sus operaciones. Siempre innovando en el concepto de transporte de carga y actuando en conjunto con exportadores e importadores; lo que podría ser un indicador de posicionamiento en el mercado.

Además de servicios de consolidación marítima internacional (LCL o *Less than a Container Load*), la empresa está capacitada para ofrecer soluciones en todos los servicios de la cadena de distribución física internacional, como embarques marítimos de contenedores completos (FCL o *Full Container Load*) y servicios de transporte terrestre, como también aéreos de importación y exportación (CRAFTBRASIL, 2016).

En poco tiempo, esta empresa se ha logrado posicionar en el mercado de consolidación marítima; posee una extensa cobertura en los puertos por el mundo, mayor número de destinos directos, mayor disponibilidad de espacio en las distintas naves, menor tiempo de tránsito, un equipo dedicado tiempo completo al seguimiento y cuidado de su carga, desde el zarpe en origen al arribo del buque a destino; enviando, “*just in time*”, al cliente un estatus detallado del tránsito (SAAM S.A., 2014). Entrega flexibilidad, autonomía y competitividad, relación próxima con los mejores armadores del mercado, cobertura nacional e internacional y profesionales con experiencia, capacitados para responder a todas las necesidades de sus clientes (CRAFTCHILE, 2016).

1.2 Misión y Visión de la Empresa

Misión

Ofrecer la mejor solución neutra en transporte internacional marítimo y aéreo, superar las expectativas de clientes y accionistas, fortalecer el compromiso entre la empresa, aliados comerciales y funcionarios, y contribuir para el desarrollo del país. (CRAFTGROUP, 2016)

Visión

Con enfoque en la neutralidad, garantizar agilidad y seguridad, y ser referencia en desempeño, innovación y confiabilidad. (CRAFTGROUP, 2016)

1.3 Descripción del Bill of Lading

Dentro de los documentos base para importación/exportación tenemos el House Bill of Lading (HBL), documento central de este informe, el cual varía según el destinatario final que dará uso a este. Existen tres tipos de Bill of Lading (BL), de lo global a particular, comenzamos con el Master Bill of Lading (MBL), emitido por la compañía naviera, el cual puede ser enviado directamente al consignatario o a la empresa NVOCC (cabe destacar que en el caso de que el embarque sea FCL, el House Bill of Lading (HBL) es idéntico al MBL, ya que sólo hay un consignatario, en el caso que sean varios los consignatarios, el MBL debería incluir en sus hojas información de los pedidos de

todos los consignatarios incluidos dentro de la operación (Manaadiar, Shipping and Freight Resource, 2011).

El HBL puede ser enviado directamente por el exportador como también la empresa NVOCC; de este documento se podrían desprender varios HBL (cantidad proporcional al número de consignatarios), que acreditan la recepción o carga a bordo de las mercancías a transportar, en las condiciones consignadas de un punto a otro.

El documento se compone de tres originales y copias no negociables (Full Set). Es necesario presentar al menos un original endosado para retirar la mercancía (Globaldesk, 2016). Si en una operación de importación marítima existen clientes FFW (freight forwarders), es necesario (tanto para él o sus agentes de aduanas) canjear el BL original para hacer retiro de su carga; lo que quiere decir que, una fotocopia entregada por la NVOCC debe ser endosada a la Compañía Naviera o a su representante, una vez realizado este trámite establecido por la normativa aduanera vigente (Globaldesk, 2016).

Cabe destacar que para los clientes FFW está la opción de generar un BL nieta para sus propios clientes, este tipo de BL se caracteriza por ser entregado a un tercero; es decir, un consignatario (FFW) posee un HBL, el cual es desglosado en varios clientes por el tema de distribución de espacio dentro del contenedor, con el cual posteriormente podrán estos terceros retirar sus pedidos en puerto. Este documento se genera

dependiendo de la cantidad de contenedores, cargas o bultos que hace el embarcador (Globaldesk, 2016).

1.4. Descripción de labores realizadas

1.4.1 Organización de documentos respaldados para control aduanero

Las labores del alumno en práctica, fueron realizadas entre los meses de enero y marzo del año 2014, específicamente en el departamento documental de esta empresa, el cual tiene a cargo todas las tramitaciones documentales necesarias tanto en el proceso de importación como el de exportación; es decir, desde la emisión del HBL (House Bill of Lading) para importación, como también la emisión de cartas de autorización para transbordo, recepción de aperturas, y control del estado de las naves, entre otras tramitaciones documentales solicitadas por el cliente.

Por ley todos los documentos utilizados para fines aduaneros deben permanecer disponibles para su inspección por cinco años, según lo estipulado por el Servicio Nacional de Aduanas (2005). En esta empresa, se encontraron un sinnúmero de documentos respaldados de operaciones marítimas completas (diferenciadas por la fecha de zarpe, viaje, nombre de la nave y número referencia interna), correspondientes a manifiesto de

carga, MBL, aperturas timbradas y firmadas, como también HBL de la operaciones o canje según el cliente (fuese directo o FFW).

Para que el orden de dichos documentos no sea complejo , la empresa dispone de un control interno, que se conoce como *número de consolidado*, el cual consta de una cifra compuesta primero por dos dígitos que corresponden al año de la operación, y siguiente a esto otra cifra de 4 o 5 dígitos, cifra la cual va en orden ascendente según la emisión de los documentos para cada operación. Por ejemplo, con el consolidado 14/1405 sabemos que realmente se refiere a la operación N° 1405 del año 2014.

El orden específico de estos documentos es de 50 en 50 operaciones, es decir un archivador comienza con el consolidado 14/1400 y termina con 14/1449, por lo que el archivador que lo sucede correspondería a 14/1450 hasta 14/1499, y así continuamente.

1.4.2 Emisión de HBL para importación

La segunda labor y la más importante en las funciones del alumno en práctica corresponde a la emisión de HBL para el proceso de importación marítima. Para la emisión de éste existe un software que facilita el proceso, llamado Netship do Brasil (Netship, 2016), es de origen brasileño y engloba todo el proceso de importación y exportación, tanto para operaciones marítimas como aéreas de la empresa:

House B/L

Ref.: H B/L

Recibo Archivo DTA

House B/L: Número **S1404SZ0208** Origen **HONG KONG** Place of Receipt: SHENZHEN

Agente **GLOBELINK HONG** Destino **VALPARAISO** Final Destination: SANTIAGO

Ciente: Shipper **ANCOO TECHNOLOGIES (HK) C** Local: FECHA H B/L **01/05/2014** Contrato: Sí No

Local: Cnee **JORGE ALBERTO ESCOBAR DEP** Tipo Carga **FAK** Pre Alert: 09/05/2014 Aviso Atracada: Sí No R.O.

Notify **JORGE ALBERTO ESCOBAR DEP** Peso/Cubicaje/Bultos: **187.000** Kgs **0.412** M/3 **11** Descr. Coloader: Routing: Sí No R.O.

ATT: Tipo Bultos **CARTONS** FREIGHT - Factura: 29835 - EDC 19.00 % DESCONSOL. - Factura: 40795 - EFA 19.00 %

Alteración: YECA Prev. Llegada: 13/06/2014 Su Cliente: Observación Cliente

09/05/2014 10:00:28 Contenedor Master

Invoices Flete y Tasas

Master: Master B/L **SUDUN44001845/95** Fecha M B/L **01/05/2014** Referencia **14/0927** Operación

Armador **HAMBURG** Origen **HONG KONG** Tipo **IMP** Terminal **SAAM PLACILL**

Buque **SANTA CATARINA** Cont 20' **0** Cont 40' **1** Tipo Carga **FAK** Documentos **08/05/2014**

Visualizar

Figura N°1: N° Consolidado 14/0927
Fuente: (Netship, 2016)

El proceso de emisión de documentos para importación se inicia una vez que el agente en origen libera la orden (posterior al VB de todo lo que antecede este proceso, ya sean proformas, cantidades, datos de facturación, etc., y realiza el envío de toda esta información y documentos para la operación al departamento de procesos (pre-alerta); ésta información se incluye en el consolidado correspondiente en el sistema. Posteriormente, es necesario transcribir todo lo que indica el HBL de origen en el HBL para emisión en destino, datos tales como: razón social y dirección particular deben estar detalladas para todos los actores en el proceso, ya sea “*shipper*” (embarcador), “*consignee*” (consignatario) y si aplica, “*notify*” (para notificar), como también la descripción de la mercancía, cantidades, marcas, tipo de embalaje, o cualquier dato adicional requerido por el importador deben ser especificados.

Se debe verificar que la emisión de los documentos para esta operación sea en destino y no en origen (es decir, cuando el agente de carga no envía el HBL al cliente), en el caso que se confirme la emisión en destino, se da luz verde para la impresión de estos documentos y posterior corrección de estos.

Uno de los últimos pasos antes de imprimir el HBL es la valoración del flete, y en casos especiales se asignan cobros de impuestos a la exportación desde el país de origen (costos que dependiendo de la cláusula de compra o INCOTERM son traspasados al cliente). En el caso del flete hay que ser muy riguroso a la hora de estipularlo, ya que

sólo por un error en la fijación del tipo de flete, puede dejar un flete de pago anticipado con pago posterior a la entrega de la carga o viceversa (*prepaid o collect*).

Dependiendo del agente de carga con la que el exportador decida gestionar el envío de sus mercancías, será distinto el formato (hoja o plantilla) utilizado para la impresión del HBL, algunos de estos son: Globelink Hong Kong, Globelink Korea, Globelink Shanghai, AGC Newtral, Craft Brasil, Cleve&Zonen, entre otros.

1.4.3 Corrección de House Bill of Lading para la importación:

Una vez emitido e impreso el BL valorado, es necesaria la corrección de este. Para efectos normativos, el Servicio Nacional de Aduana autoriza a Craft Multimodal Chile Limitada para el timbrado (original y liberación de este) y corrección del HBL (específicamente a la supervisora del departamento documental, a otra persona del departamento operaciones y un último del departamento de cobranzas/cajero).

Actualmente, esta empresa tiene un método moderno y eficaz para realizar la corrección del BL, el cual corresponde a la emisión de una etiqueta en la que se detallan datos como BL Máster, BL Hijo, motonave, viaje, puerto de embarque inicial (en el caso que haya realizado transbordo), puerto de descarga, emisor de MBL, fecha MBL, almacén portuario, contenedor, sellos con timbre y firma del autorizado. Finalizada la impresión y corrección de los HBL con emisión en destino, se procede a archivar según carpeta

consolidada en recepción para su posterior retiro por parte del cliente. Cabe destacar que en el caso que el HBL sea con emisión en origen, también en recepción será posible solicitar una etiqueta para su corrección.

El subarriendo de espacio también es uno de los servicios que Craft Multimodal tiene para ofrecer a sus clientes, es función de los encargados de servicio al cliente de importación el ofrecer la mejor ruta que se acomode a las necesidades del cliente. En estos temas prácticos, la función del alumno en práctica es la corrección de BL niето (terceros) en el sistema Netship do Brasil. Para poder identificar una operación en la cual Craft Multimodal actúa como FFW hay que fijarse que la modalidad de contratación de contenedores FCL o LCL (un contenedor completo para un consignatario o un contenedor compartido entre varios consignatarios).

En este tipo de operaciones, como bien sabemos, esta empresa administra el espacio de un contenedor el cual es subarrendado a embarcadores más pequeños que buscan optimizar costos y espacio. Las acciones a realizar aquí corresponden a digitar completamente el BL niето (enviado por el exportador) e ingresarlo a sistema Netship considerando: número de BL Master, número de BL niето, puerto de origen, puerto de destino, buque, contenedor y sellos, costo del flete y modalidad, compañía naviera y fecha. De esta forma Craft emite HBL para sus clientes terceros.

Manifiesto Importación - Chile

House B/L (Hijos + Nietos) No Imprimir FAK

Master
 Master B/L: **HLCURTM140523505** Número: **14/1333** IMP Viaje: 4124 S 16.833,780 Kgs Container:
 Armador: HAPAG Origen: ANTWERP Shipper: CLEVE & ZONEN 20' 0
 Buque: GLASGOW EXPRESS Destino: VALPARAISO Cnee: CRAFT CHILE 40' 1

Total B/L en Manifiesto: -17 B/L Hijo: -11 + Nieto: 6

Embarcador: MACCO ORGANIQUES SRO / - BELGIUM

Consignatario: BLUMOS S.A. EXPOSICION 1316 CASILLA 9116 SANTIAGO / - CHILE

Notify: BLUMOS S.A. EXPOSICION 1316 CASILLA 9116 SANTIAGO / - CHILE

Peso Bruto (Kgs): **B/L HIJO** 2.046,000 A1RTM112399

B/L HIJO

Marks and Numbers:	Description of Goods:	Observación
FSCU6683979 - 0151784 - 471797	2 PALLETS STC	
ERTM 112399 POD VALPARAISO PL OF D 1/2 2/2	(80 BAGS) MAGNESIUM OXIDE INVOICE 30/2014/140439 ORDER NO 10077	
	NO OF CUSTOMS DOCUMENT 14CZ57000021Z5DUP2 HS CODE 25199010	

Figura N° 2: Digitación de BL Nieto para manifiesto marítimo.
 Fuente: (Netship, 2016)

1.4.4 Subida de manifiestos de carga a plataforma SAAM

Desde el año 2012, Craft Multimodal Chile Limitada en conjunto con SAAM Extrportuarios Sociedad Anónima, en busca de generar acceso a información de manera mucho más precisa y pertinente, trabajan con una plataforma virtual (SharePoint) que garantiza la desconsolidación de todas sus operaciones marítimas.



Figura N° 3: Plataforma SAAM-Craft Multimodal Chile LTDA. (Fuente: Craft Chile).

La función del alumno en práctica consta de digitalizar el Master Bill of Lading y los manifiestos de carga de las operaciones marítimas a desconsolidar y cargarlos en una carpeta dentro de esta plataforma. Este proceso debe realizarse a uno o dos días de la presentación de documentos en las navieras respectivas, las que nos devuelven estos documentos timbrados y nos permiten cargar esta información.

En este sistema encontramos desplegada una lista mes/año dependiendo de la ETA (*estimated date of arrival* o *fecha estimada de llegada*) de las operaciones marítimas con arriendo de contenedor completo a consultar, que también cabe destacar se diferencian por el puerto en el cual se realizan los desembarques, que pueden ser: Valparaíso, San Antonio, Iquique, Arica o San Vicente. Para que la información sea más exacta y fluida se incorpora la nave y número de Master Bill of Lading al nombre de la carpeta. El efecto principal de este trabajo en conjunto consiste en que SAAM Extraportuarios

realiza su logística de desconsolidación de todas las cargas consignadas a Craft Multimodal Chile Limitada, y con 24 horas de anticipación de ocurrida la desconsolidación de la carga, se nos avisa el orden y hora de ocurrido esto, para que como empresa se notifique al cliente de la hora, fecha y lugar de retiro de su carga (Almacén Extraportuario).

1.4.5 Encargado de Nave

El último cargo que se encomienda al alumno en práctica corresponde al de Encargado de Nave; este cargo del departamento documental se caracteriza por establecer contacto con los clientes de importación durante todo el proceso de internación de sus mercancías. La función del encargado es dar al cliente el estatus constante de su carga, con el fin de facilitar el retiro de sus mercancías del puerto.

La gestión documental que realiza el encargado en el caso de embarcadores comienza con la recolección de Aperturas de Bill of Lading, copias de los Manifiestos de Carga que son presentadas a la naviera días previos al arribo de la nave; luego de reunir todas las aperturas es necesario que disponga del Master Bill of Lading consignado a Craft Multimodal Chile Limitada, y por último redactar una carta de retiro para la naviera con la cual se está realizando la importación marítima.

Con el fin de corresponder a la evaluación del supervisor Documental es que se confecciona el siguiente recuadro, el cual tiene como fin detallar la estructura de los

procesos que lleva acabo el alumno en práctica junto al tiempo que toma desempeñar cada función:

FUNCIONES	RUBROS	HORAS
Emisión BL y Etiquetas	Ejecución	2 hrs, 40 min
Revisión y control de BL	Control	10 min
Recepción y Revisión de aperturas	Control	50 min
Atención Telefónica	Asesoría	1 hr.
Atención Presencial	Asesoría	1 hr.
Digitación y manejo de Manifiestos y BL Master	Ejecución	1 hr. 30 min
Contestar correos	Asesoría	30 min
Informe diario	Control	10 min
Funciones afines	Asesoría	10 min

Figura N° 4: Tiempo y detalles de cada función (Fuente: Elaboración Propia)

Es posible notar que la actividad que más tiempo demanda y en el cual se centra toda la atención corresponde al tema principal de este informe de práctica.

El fin de este recuadro es que al momento de efectuar la evaluación de desempeño por parte del supervisor se tome en cuenta si se cumplen los tiempos ya estipulados para cada función o si es que hay que alterar alguna prioridad.

PARTE II

2.1 Diagnóstico o detección de problemas

Dentro del proceso, la principal deficiencia identificada en el área de la organización corresponde al desarrollo de una de las principales funciones, la cual correspondía a la liberación de conocimientos de embarque para importación en transporte marítimo. Esta función está basada en las instrucciones de embarque entregadas por la Supervisora Documental y tiene relación directa con el estatus de la carga, es decir que la carga esté próxima a su llegada a puerto y apta para su posterior desconsolidación. El objetivo es materializar el documento para hacerlo llegar al consignatario de las mercancías.

En reiteradas ocasiones los documentos se volvían a emitir incluso dos veces más de lo que correspondía; cabe recordar que el HBL se emite con dos copias originales adicionales y el resto a copias no negociables, que no tienen validez. Por cada emisión adicional del documento el cliente debiese pagar un aproximado de USD 20, siempre y cuando el cliente lo solicite; sin embargo, la mayoría de las veces las emisiones adicionales se debían a que no se encontraban dentro de las carpetas archivadas en la recepción, lo que impedía el cierre de estas operaciones, sin permitir que tanto clientes directos como embarcadores pudiesen tramitar sus operaciones de importación de forma correcta, ralentizando así el proceso el completo de importación.

2.2 Análisis FODA

De modo que sea posible tomar decisiones estratégicas seguras y que sean en pro de los objetivos de la empresa es que se lleva a cabo el análisis FODA (Elaboración Propia, 2016). Este análisis es una de las herramientas más útiles para evaluar el estado actual de la empresa, permite redestinar todos los recursos y tomar las decisiones adecuadas que permitan para generar cambios positivos que promuevan el crecimiento y desarrollo.

En primera instancia, evaluamos todos los factores internos (tanto positivos como negativos, es decir: fortalezas y debilidades) de la compañía, que pueden ser gestionados en pro de las necesidades de esta y generando beneficios a corto plazo, por lo que una buena administración es esencial ante cualquier toma de decisión estratégica que haga depender el futuro de la compañía. La segunda parte corresponde a factores positivos y negativos que se desenvuelven en el medio y afectan de forma directa a la compañía (oportunidades y amenazas).

2.2.1 Fortalezas

Con el fin de mejorar la calidad de atención y servicio para sus clientes, el Grupo Craft (Brasil y filiales) se une al sistema INTTRA, esta plataforma se caracteriza por ser la red E-Commerce de información para transporte marítimo más importante del mundo, dentro de las empresas que son parte ya de esta plataforma, encontramos a Kuehne +

Nagel, MOL, Grupo CSAV, Hapag Lloyd, entre otros; permitiéndole así a sus clientes informar las instrucciones de embarque (más conocidas como Shipping Instructions o S/I) de forma automatizada y oportuna, evitando errores de digitación o de falta de información en el Conocimiento de Embarque (B/L) a futuro, como también la reserva (o booking) y consulta de contenedores.

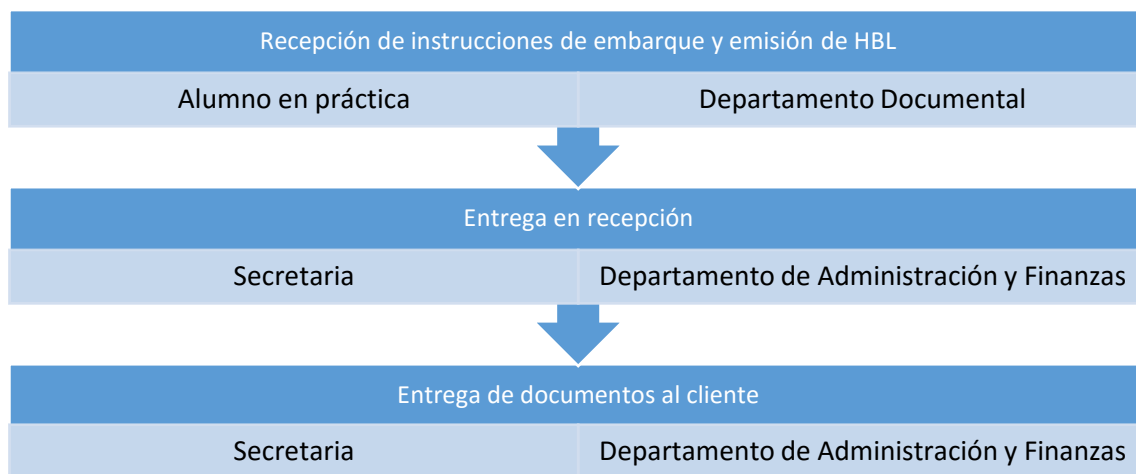
Gracias a la colaboración de todos estos socios comerciales se permite que desde la empresa, clientes, navieras y embarcadores tengan acceso a información oportuna, clara y confiable en el momento preciso de todos los datos que contenga el BL. (The Maritime Executive, 2013)

2.2.2 Debilidades

Como bien sabemos las debilidades del FODA son factores negativos que pueden ser detectados y acondicionados a tiempo por la empresa de modo que su efecto sea de menor impacto.

Una de estas debilidades corresponde a los reprocesos dentro de la emisión de HBL para importación, se cataloga como debilidad ya que además de ser un factor negativo presente dentro de la empresa, es un proceso que mediante un mecanismo efectivo de control no es necesario llevarlo a cabo dos o tres veces, apuntando a dar un buen servicio, eficiente, de forma productiva y escatimando en recursos.

Esta función del alumno en práctica tiene como fin materializar los datos entregados en la instrucción de embarque, es decir, datos del embarcador, consignatario, productos, cantidades, costos por concepto de desconsolidación, entre otros, de modo que el cliente pueda retirar este documento en las oficinas de la empresa, efectuar los pagos correspondientes y posteriormente poder retirar su carga en puerto. Para esclarecer el proceso de entrega del HBL al cliente tenemos la secuencia a continuación:



Fuente: Elaboración Propia (2016)

No es hasta el momento de entrega en recepción que el proceso se comienza a ver afectado por la falta de control y organización. Reiteradas veces hubo que repetir el proceso de emisión de HBL debido al extravío de carpetas con documentos, considerando que es un acto totalmente ineficiente e innecesario es que se diseña un sistema que permita controlar datos como, detalle de documentos a entregar, cantidad, recepción conforme de los documentos y fecha de recepción de estos, esto adicional al proceso de control de emisiones por parte del alumno en práctica.

Con este control adicional lo que se busca es mantener un control exhaustivo del estatus de cada documento por operación, lo que claramente mejora los índices de entrega satisfactoria de documentos al cliente.

2.2.3 Oportunidades

En los últimos años, nuestro país se ha posicionado como el principal socio comercial del continente, ya sea por su estabilidad y apertura económica o por su considerable cantidad de tratados comerciales internacionales suscritos (Comité de Inversiones Extranjeras de Chile, 2013); esto al ser un factor ajeno que beneficia directamente a la empresa, lo catalogamos como oportunidad.

Dentro de estas oportunidades también encontramos las mejoras tecnológicas que las instituciones estatales han promovido con el fin de mejorar los distintos procesos de importación/exportaciones actuales, un ejemplo de estos es el Sistema para Documentación Electrónica Marítima (SIDEMAR) creado por el Servicio Nacional de Aduanas, el cual permite que las compañías navieras presenten el manifiesto de carga y el BL master del proceso, como también que los embarcadores presenten HBL y se les notifique la aprobación o rechazo de estos, optimizando tiempo y generando respuestas oportunas para el retiro de mercancías en almacenes por parte del cliente (Servicio Nacional de Aduanas, 2008).

Otro ejemplo de mejoras tecnológicas desarrolladas por las entidades estatales de nuestro país que buscan facilitar el proceso de comercio exterior es el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX), el cual corresponde a un proyecto país que busca implantar el sistema de ventanilla única de comercio exterior, este tiene la finalidad de unificar a todos los actores que participan del proceso de importación/exportación (como por ejemplo Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, entre otros), permitiéndole a sus usuarios realizar todos sus trámites de modo electrónico a través de Internet, para todo tipo de mercancías, disminuyendo tiempos de espera y costos operacionales (SICEX, 2015).

2.2.4 Amenazas

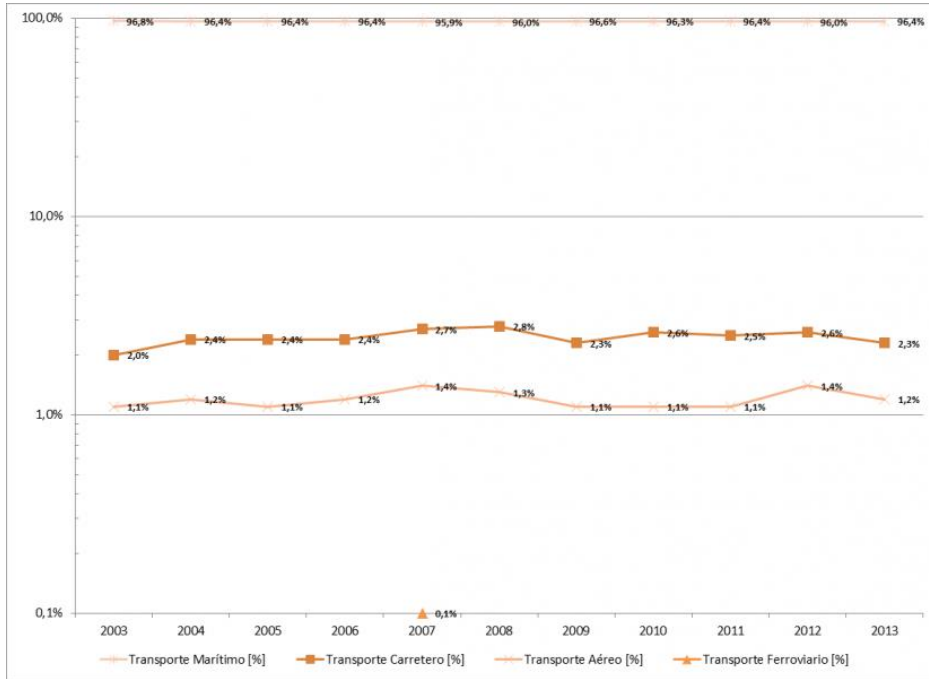
Existen múltiples situaciones que se desarrollan en el medio y se escapan del control de la empresa, al ser de efecto negativo se convierten inmediatamente en una amenaza con incidencia directa tanto en la empresa, como en el cliente y su carga.

Un ejemplo de estas amenazas es el temido *Blank Sailing*, este proceso llevado a cabo por las compañías navieras y por lo tanto incontrolable para la empresa; se define principalmente por evitar la recalada de un buque en un puerto específico, previamente coordinado por las navieras y por distintos motivos, tales como: baja demanda de la línea de servicio y necesidad de la compañía naviera de equiparar costos de flete, retrasos por mal tiempo e incluso la urgencia por reparar alguna avería del buque que no

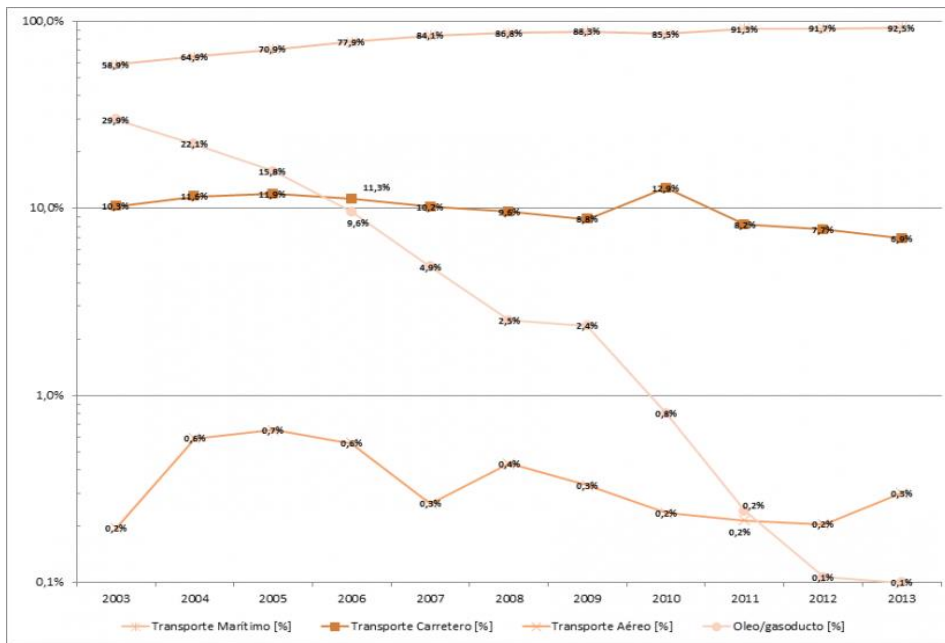
puede llevarse a cabo en alguno de los puertos intermedios (Manaadiar, Shipping and Freight Resource, 2014).

Un caso hipotético sería un buque con servicio Hong Kong-Santos y con puertos intermedios de Valparaíso y Callao que posiblemente tenga que suprimir la recalada en Valparaíso, ya que este puerto no está infraestructuralmente apto para recibir al buque o las marejadas tampoco se lo permiten; por lo tanto, al “saltarse” este puerto se ven afectadas todas las programaciones de carga/descarga de este puerto generando así un caos masivo para toda la cadena de suministros de miles de clientes.

Otra amenaza muy importante es la deficiencia estructural de los puertos de Chile y los modos de transporte. Actualmente, el modo de transporte marítimo corresponde al 90% del flujo total de comercio exterior en nuestro país (CAMPORT, 2015) y, como bien sabemos, nuestro país no posee mega terminales como los de Asia o Europa; aun así cuando Chile mantiene el liderazgo en la región, en relación a la desconsolidación de contenedores (Gil, 2016); sin embargo, esto no nos asegura el éxito de aquí a 5 años. Es necesario mejorar la infraestructura portuaria y también fomentar el uso de otros modos de transportes para movilizar cargas, como lo es el transporte ferroviario, el cual en nuestro país tiene un porcentaje de participación prácticamente inexistente:



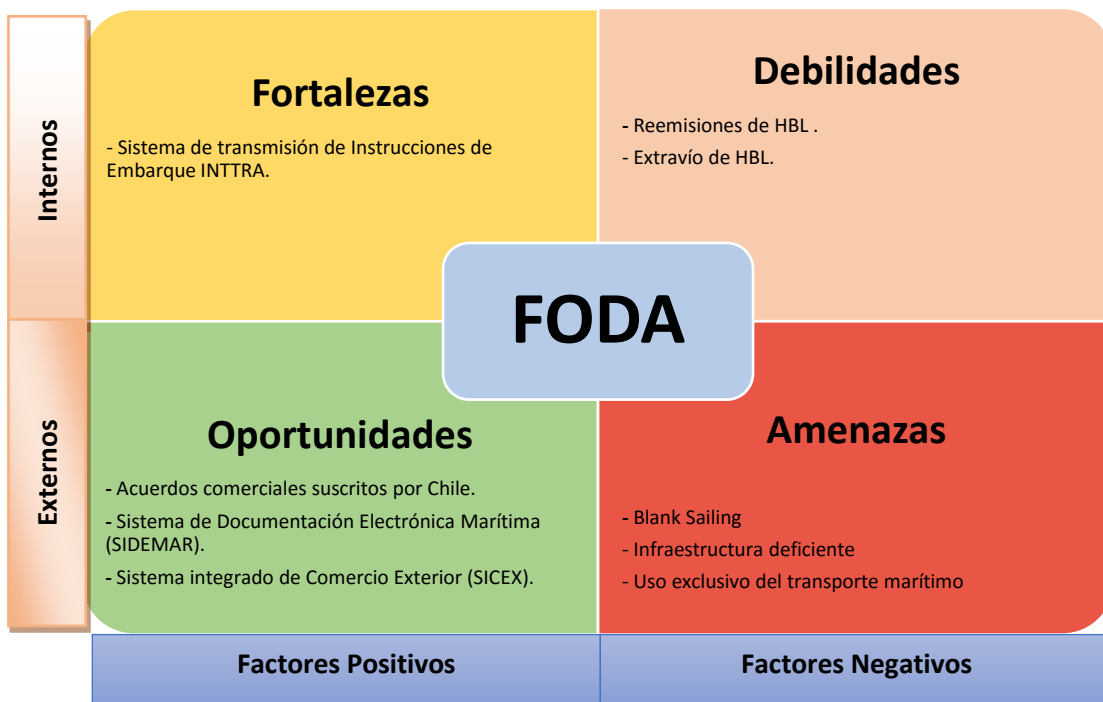
Porcentaje de volumen de Exportaciones por vía de transporte de carga (DIRECTEMAR, 2016).



Porcentaje de volumen de Importaciones por vía de transporte de carga (DIRECTEMAR, 2016).

La participación del transporte carretero en las distintas operaciones de importación ha tendido siempre a la baja, alcanzando su punto más crítico el año 2013, representando así sólo un 5,9% del universo de importaciones, claramente muy debajo del 92,5% que representa el transporte marítimo, esto demuestra una deficiencia enorme en nuestro sistema actual de transportes, ya que nos hace totalmente dependientes de sólo un modo de transportes y la fragilidad que este representa al verse afectado por cualquier tipo de paralización.

A continuación se presenta un diagrama que engloba todas las variables del FODA, esto con el fin de separar las distintas variables afectan a la empresa desde dentro y fuera de ella, de forma positiva y negativa:



Fuente: Elaboración Propia (2016).

Conclusión y Discusión

Gracias al análisis FODA de esta empresa fue posible levantar alerta frente a distintas variables que afectan negativamente al proceso de práctica profesional del alumno de Administración de Negocios Internacionales. El enfoque se dirigió al proceso de emisión de conocimientos de embarque para la importación en esta empresa, al ser un documento base en el comercio exterior, es de vital importancia que todos los actores que participan en este proceso sepan que es el documento que acreditan la recepción o despacho de las mercancías a transportar, en las condiciones consignadas de un punto a otro. La detección de reprocesos que “dilatan” el flujo productivo de esta empresa no genera ningún aporte a la cadena de valor del servicio que esta empresa busca entregar. Por otro lado, también fue posible detectar las variables positivas que rodean a la empresa y que pueden ser aprovechadas para generar un valor agregado al servicio entregado.

Un método de control de gestión que permitió desarrollar esta propuesta corresponde al Lean Manufacturing System, método utilizado por grandes empresas como Toyota o Rolls Royce, el cual a grandes rasgos busca identificar qué es lo que retrasa el flujo normal de trabajo, ya que en el caso de esta actividad en particular no es necesario que quien haga el trabajo lo haga más rápido, sino que quien realiza el trabajo lo haga de una forma más lineal, que el flujo sea mucho más expedito y directo, llegando al final del proceso de una forma mucho más eficiente y respondiendo al cliente en el momento oportuno y con lo que él solicita. (Grupo Galgano, 2008)

Con la idea de mejorar el panorama interno de la empresa es que se implementa la proposición de mejora al proceso de emisión de HBL. La mejora nace a partir de la iniciativa del alumno de poder generar un aporte a la empresa, por lo que crea un mecanismo de gestión y control de emisiones para todos los conocimientos de embarque con emisión en destino. Esta propuesta consistió en mantener un orden mucho más exhaustivo de los conocimientos de embarque, que por medio de las instrucciones de embarque (shipping instructions) solicitan emisión en origen o en destino (express release). El departamento de Data Entry Chile (DEC) de esta empresa está encargada de recibir el Pre-Alerta y procesar las instrucciones de embarque, por lo tanto, le traspasan esta información al departamento Documental y así es posible que el alumno esté al tanto de lo que debe ser impreso y lo que no.

Una vez que el alumno cuenta con toda esta información, la plasma en una hoja de cálculo y dependiendo de la instrucción de embarque se dedica a emitir lo que corresponda. Ya con los documentos físicos en mano los entrega a la persona encargada en recepción, solicita un acuso de recibo de los documentos que posteriormente se los hace llegar a los clientes.

Según las preguntas formuladas en un comienzo de este informe, es posible responder lo siguiente:

1. ¿Qué importancia tiene para esta organización la optimización del proceso de emisión del Bill of Lading?

El primer indicio de mejora durante el proceso ya descrito en este informe, se observa con la disminución de solicitudes adicionales de emisión de HBL. La

recepción de documentos firmada por parte de la encargada de recepción de esta oficina le permite al alumno en práctica tener un respaldo en caso de extravío de documentos o más bien así, le exige a quien recepciona estos documentos a mantener un control físico mucho más exhaustivo, aumentando claramente la productividad para ambos departamentos, ya que el tiempo que en algún momento se dedicó a realizar reprocesos ahora pudo ser optimizado y utilizado para actualizar toda la base de datos con documentos restantes de emisión. Con la buena gestión de estas funciones que en su minuto fueron desplazadas a un segundo plano, fue posible convertir al departamento documental en uno de los más eficientes dentro de la compañía potenciando así sus áreas de desempeño.

2. ¿Qué alcance tiene para el cliente la optimización del proceso de emisión de este documento?

Gracias a la optimización del proceso de emisión del Bill of Lading fue posible darle una mejor calidad de atención al cliente, ya que el lead time considerado para la tramitación documental se vio disminuida y permitió otorgar un mejor servicio; así, el cliente puede hacer retiro de su carga en puerto oportunamente.

Es esencial para que para toda empresa que busca el éxito, se trabaje en pro de la optimización de todo tipo de recursos, ya sea tiempo, capital humano, capital financiero. Más aún cuando estas empresas del área comercio exterior y transportes, o en un margen más amplio, los servicios, se pueden diferenciar por una administración de control de

gestión medible y que otorgue la posibilidad de generar indicadores de productividad que permitan implementar las mejoras necesarias en las áreas correspondientes.

“Todo el tiempo que se está trabajando con el producto se añade a su costo, pero no necesariamente a su valor” (Henry Royce, Cofundador de Rolls Royce).

Referencias Bibliográficas

- Aduanas, S. N. (3 de 2 de 2016). *Preguntas Frecuentes Importaciones*. Obtenido de Aduanas de Chile: <http://www.aduana.cl/>
- AGC NEWTRAL. (08 de 02 de 2016). Obtenido de Sitio Web de AGC NEWTRAL: <http://www.agcnewtral.com/noticias/i/276/180/terminologia-del-transporte-maritimo-que-es-un-nvocc>
- CAMPORT. (14 de Octubre de 2015). *Importancia del transporte marítimo en Chile. El mar nos lleva a buen puerto*. Obtenido de Importancia del transporte marítimo en Chile. El mar nos lleva a buen puerto: <http://www.camport.cl/sitio/importancia-del-transporte-maritimo-en-chile-el-mar-nos-lleva-a-buen-puerto/>
- Comité de Inversiones Extranjeras de Chile. (2013). Chile, país de oportunidades. *Chile, país de oportunidades*, 9.
- CRAFTBRASIL. (2016). *Craft*. Obtenido de Craft.com.br: <http://www.craft.com.br/grupocraft>
- CRAFTCHILE. (2016). *Craft*. Obtenido de craft.cl: <http://www.craft.cl/empresa.php>
- CRAFTGROUP. (2016). *Grupo Craft*. Obtenido de Grupo Craft: <http://www.grupocraft.com/grupocraft>
- DIRECTEMAR. (2016). *PORCENTAJE DE VOLUMEN DE EXPORTACIONES POR VÍA DE TRANSPORTE DE CARGA*.
- Escuela de Ingeniería Industrial PUCV. (2011). *ESTUDIO "Competitividad logística del comercio exterior chileno: Propuestas para destrabar, reducir costos y modernizar las políticas públicas del sector"*. Valparaíso.
- Gil, C. (Junio de 2016). Deficiencia de infraestructura: El talón de Aquiles portuario que nos deja atrás en el negocio de containers. (K. R. Marítima, Entrevistador)
- Globaldesk. (2016). *Globaldesk*. Obtenido de <http://www.globaldesk.cl/>: <http://www.globaldesk.cl/u/web/guest/glosario>
- González Lebrero, R. (2000). Manual de Derecho de Navegación. En R. González Lebrero, *Manual de Derecho de Navegación* (pág. 405). Buenos Aires: Depalma.
- González, E. L., & Campos, M. C. (12 de 09 de 2011). Consolidación de carga: palanca para la competitividad. *Énfasis Logística*.
- Grupo Galgano. (2008). *Introducción a la Metodología Lean*.

- Manaadiar, H. (01 de 09 de 2011). *Shipping and Freight Resource*. Obtenido de Shipping and Freight Resource: <http://shippingandfreightresource.com/difference-between-house-bill-of-lading-and-master-bill-of-lading/>
- Manaadiar, H. (03 de Marzo de 2014). *Shipping and Freight Resource*. Obtenido de Shipping and Freight Resource: <http://shippingandfreightresource.com/blank-sailing/>
- Netship. (2016). *Netship do Brasil*. Obtenido de Netship do Brasil: <http://www.netship.com.br/>
- SAAM S.A. (2014). SAAM Extraportuario es un socio estratégico. *Bitácora, unidos a la carga*, 23.
- Servicio Nacional de Aduanas. (2005). *Ordenanza de Aduanas*. Santiago: Biblioteca del Congreso Nacional.
- Servicio Nacional de Aduanas. (2008). *Manifiesto Marítimo Electrónico*. Obtenido de <https://www.aduana.cl/manifiesto-maritimo/aduana/2007-04-16/191902.html>
- SICEX. (Enero de 2015). *SICEX*. Obtenido de Sistema Integrado de Comercio Exterior: <http://x-m.cl/sicex-el-sistema-de-comercio-exterior-que-promete-evolucionar-los-despachos-aduaneros-en-chile/>
- Taylor, F. W. (1911). *The Principles of Scientific Management*.
- The Maritime Executive. (16 de 07 de 2013). *The Maritime Executive*. Obtenido de The Maritime Executive: <http://maritime-executive.com/pressrelease/Craft-Multimodal-Joins-the-INTTRA-NonVessel-Operating-Common-Carrier-NVOCC-Network-2013-07-16>

Anexos



Anexo 1: Embarques directos Importación.

Fuente: Craft Multimodal Chile LTDA.



Anexo 2: Embarques directos Exportación.

Fuente: Craft Multimodal Chile LTDA.

CORRECCION APROBADA
CRAFT MULTIMODAL CHILE LTDA

BL MASTER: ANRM64200872W6Z
BL HIJO: SSZVPS14050M
MOTONAVE: NORASIA ALYA
VIAJE: 261 W
PTO EMBAR: SANTOS
PTO DESCAR: SAN ANTONIO
EMISOR MBL: HAMBURG
FECHA MBL: 27-05-2014
ALMACEN: SAAM SAI
CONTENEDOR: HASU4276518
SELLO: 5457985

CORREGIDO POR:
RUT:

CORRECCIONES DE ESTE HBL ES SILO VALIDA
CON FIRMA DE PERSONA INDICADA Y TIMBRE
DE CRAFT MULTIMODAL CHILE LTDA

Anexo 3: Etiqueta para corrección de HBL

Craft Multimodal Chile Ltda.
PATRICIO SOLIS AQUEVEQUE
9.397 -
CRAFT MULTIMODAL CHILE LTDA
ALTERACION APROBADA

Cumplido Accomplished
Con este acto se recibió 1 original con lo cual los otros originales quedan nulos.
Libera:
Craft Multimodal Chile Ltda.
Funcionario:
R.U.T:
Firma:
Fecha: 15 MAY 2014
Hora:

Anexo 4: Aprobación de corrección

Anexo 5: Canje de House Bill of Lading



REF: 14/0840
ETA: 27/05/2014
IB // FCL

Santiago, 14 de Mayo de 2014

SEÑORES
HANJIN SHIPPING
PRESENTE

Atn.: Depto. de Importaciones

Ref.: APERTURA AL MANIFIESTO
M/V. CAP AGUILAR V. 0416E
B/L(M) HJSCSHSS40354200 EMBARQUE : SHANGHAI // VALPARAISO

De nuestra consideración:

Actuando en representación de los representados SYNTRANS SHANGHAI informamos a Uds. que la carga amparada por el conocimiento de embarque de la referencia, viene consignada a nombre de las personas que se señalan en el manifiesto desglosado adjunto, el que solicitamos incorporar al manifiesto de la citada nave.

B/L MADRE	B/L HIJOS/NIETOS	CONSIGNATARIO
(M) HJSCSHSS40354200	(H) SYNSHA14SE042857A	ABINGRAF CHILE

Desde ya liberamos de toda responsabilidad a ustedes, Agentes Navieros y Armadores en el puerto de embarque y descarga y al Capitán de la nave transportadora por posibles mermas, daños y males condiciones de la mercadería.

Los contenedores deberán ser entregados en condiciones FCL/FCL a almacenes donde la naviera designe **"MANIFESTAR CARGA A: SAAM EXTRAPORTUARIOS PLACILLA -4"**

-Asumimos la responsabilidad ante el Servicio de Aduanas y Uds., de la entrega de la carga.

Los contenedores serán devueltos por cuenta y riesgo de los señores consignatarios en el recinto que la Agencia indique al momento de rendirse las garantías.

Si los contenedores no son retirados/desaduanados o retornados por el consignatario final de la carga, los costos por concepto de almacenaje, demurrage/detención, limpieza y reparación serán por cuenta del consignatario señalado en nuestro Master Bill of Lading.

Sin otro particular, saludan atentamente a Uds.

CRAFT CHILE LTDA.

Craft Multimodal Chile Ltda.
PAULINA ESPERAZ CALDERON
RUT 14.105.170-6

Craft Multimodal Chile Ltda. Av. Vitacura 2736, Piso 5, Of. 501, Las Condes, Santiago, Chile - Telephone: (56-2) 2280 2200 - www.craft.cl

Anexo 6: Manifiesto de Carga

SYNTRAMS SHANGHAI CRAFT CHILE		Nave: CAP AGUILAR Puerto de Embarque: SHANGHAI Puerto de Descarga: VALPARAISO		Viaje: 0416E		Fecha Emisión: 13/05/2014 Salida: 24/04/2014	
Embarcador	Consignatario	Conocimiento	Marcas y Números	N° y Clase de Bultos y Desc. de las Mercad.	Peso Brtl. (KG)	Observación	
SHANGHAI XIKIXINYUN INTERNATIONAL TRANSPORTATION CO., LTD. NANJING BRANCH 16/F, DINGLI BUILDING, NO.235, CHANG YANG ROAD, SHANGHAI, CHINA	CRAFT MULTIMODAL CHILE LTDA, Avenida Vitacura, 2736 oficina 501 SANTIAGO	(M) HJSCSHSS40354200	N/M CONTAINER: SEGU175739 Dry Box 20 681 CARTONS FCL/FCL SEGU175739 - CH1768995	1 x 20" container STC 681 CARTONS STC COLD LAMINATION SELF ADHESIVE VINYL DIGITAL PRINTING MATERIAL	12.354,000	MANIFESTAR CARGA A SAAM EXTRANPORTUARIOS PLACILLA 4	
B/L MASTER SE DESGLOZA EN LOS SIGUIENTES(BL(S) HUO(S))							
NINGBO YINZHOUCI SICOI SIGN MATERIALS CO. LTD	ASINGRAF S.A. LAS DALAS 2687 MACUL SANTIAGO - CHILE	(M) HJSCSHSS40354200	N/M CONTAINER: SEGU175739 Dry Box 20 681 CARTONS FCL/FCL SEGU175739 - CH1768995	1 x 20" container STC 681 CARTONS STC COLD LAMINATION SELF ADHESIVE VINYL DIGITAL PRINTING MATERIAL	12.354,000	MANIFESTAR CARGA A SAAM EXTRANPORTUARIOS PLACILLA 4	
	NOTIFY: ASINGRAF S.A. LAS DALAS 2687 MACUL SANTIAGO - CHILE	(H) SYNSH414SE042857A					

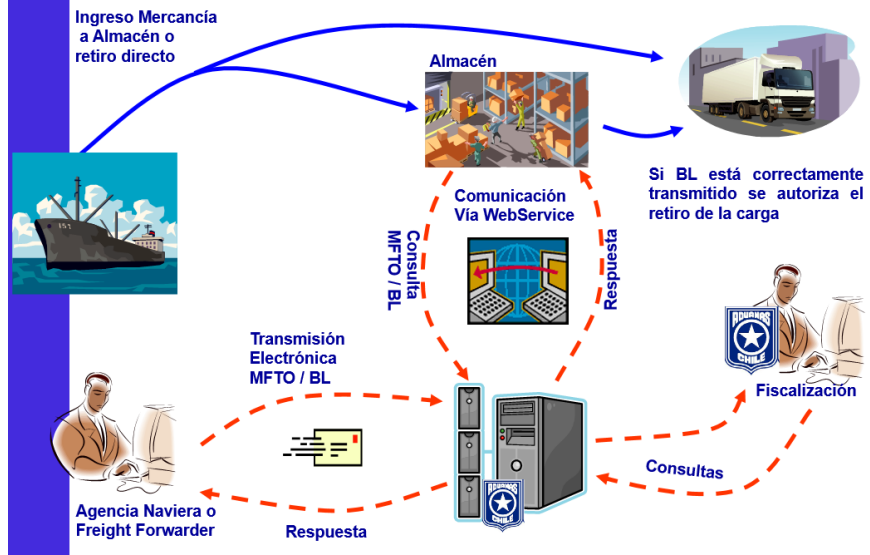
Pag: 1 / 1

JAVIER BELANES

CRAFT MULTIMODAL CHILE LTDA
PABLO RICARDO ERON
RUT: 15.115.175-9

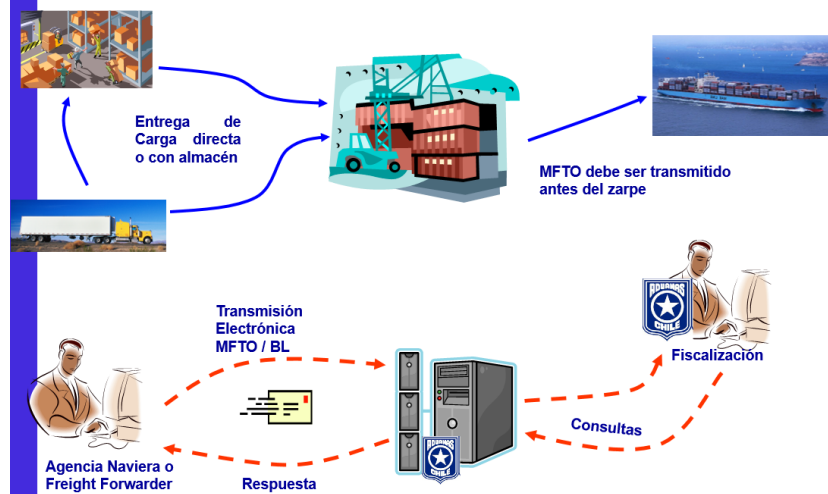
Anexo 7: Apertura para importación.

Proceso Ingreso Mercancía



Anexo 8: SIDEMAR Importación

Proceso Salida Mercancía



Anexo 9: SIDEMAR Importación