

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA CENTROAMERICANA
UNITEC**

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y SOCIALES

**INFORME DE PRÁCTICA PROFESIONAL
AGENCIA NAVIERA EUROPEA**

SUSTENTADO POR:

**VALERIA CECILIA OSORIO APARICIO
CUENTA 21351069**

PREVIA INVESTIDURA AL TÍTULO DE:

LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES

SAN PEDRO SULA, CORTÉS

HONDURAS, C A

ENERO, 2018

INDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	VI
INTRODUCCIÓN	VIII
CAPITULO I	1
1.1OBJETIVOS DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL	2
1.1.1.Objetivo General.	2
1.1.2 Objetivos Específicos.	2
1.2 DATOS GENERALES DE LA EMPRESA.....	3
1.2.1 Reseña Histórica.....	3
1.2.1.1 Hapag Lloyd	3
1.2.3 Visión.....	5
1.2.4 Misión.	5
1.2.5 ORGANIGRAMA.....	6
CAPÍTULO II	7
2.1ACTIVIDADES REALIZADAS	8
2.1.1 Departamento de Importación	8
2.1.2 Departamento de Exportación.....	8
2.2.1 Preaviso.....	9
2.2.2 Instrucciones de Embarque.	10
2.2.3 Documentación del Buque.	11

2.2.4 Cancelación del Buque.	12
2.2.5 Reporte de Overdue.	13
2.2.6 Liberación de la Carga.	14
2.2.7 Correcciones de BLs.	15
CAPÍTULO III.....	16
3.1 PROPUESTA DE MEJORA	17
3.1.1 Delegación de Elaboración de Preavisos a Clientes	17
3.1.2. DESENTRALIZACION	22
3.4 IMPACTO DE MEJORA	29
3.4.1 Delegación de Creación de Preavisos a Clientes.....	30
3.4.2 Descentralización	34
CAPÍTULO IV.....	36
4.1 CONCLUSIONES.....	37
4.2 RECOMENDACIONES.....	38
BIBLIOGRAFÍA.....	39
GLOSARIO	41
ANEXOS	42

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Organigrama ANAVE.....	6
Ilustración 2. Proceso de Ingresos a OPC.....	18
Ilustración 3. Proceso actual de Preaviso	19
Ilustración 4. Nuevo proceso de Preaviso	21
Ilustración 5. Cambio a Collect Actual	25
Ilustración 6. Cambio a Prepaid Actual.....	26
Ilustración 7. Proceso Propuesto de Cambios Collect.....	27
Ilustración 8. Proceso Propuesto para Cambios Prepaid	28
Ilustración 9. Logo Agencia Naviera Europea.....	43
Ilustración 10. Logo Hapag Lloyd	43
Ilustración 11. Contenedor de 20 pies	44
Ilustración 12. Contenedor de 40 pies	44
Ilustración 13. Bill of Lading Hapag Lloyd.....	45
Ilustración 14. Formato instrucciones de Embarque	46
Ilustración 15. Seaway Bill Hapag Lloyd.....	47
Ilustración 16. Formato de Preaviso Utilizado por Anave	48
Ilustración 17. Formato de Preaviso con Contenido	49
Ilustración 18. Fracción de Booking Confirmation.....	50
Ilustración 19. Asignación de Equipo	50

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tiempo de Demora en Preaviso	20
Tabla. 2 Ventajas de la Centralización y la Descentralización	23
Tabla 3. Tiempo de Respuesta Actual	27
Tabla 4. Tiempos de Respuesta Propuestos	28
Tabla 5. Tiempo Actual y Propuesto	32
Tabla 6. Flota Hapag Lloyd	51
Tabla 7. Servicios de Transporte Hapag Lloyd	51
Tabla 8. Cobertura de Puertos Hapag Lloyd	52

RESUMEN EJECUTIVO

Dentro de este informe se detallan diferentes características sobre la práctica profesional llevada a cabo durante un trimestre para la obtención del título de Licenciatura en Relaciones Internacionales. Dicha práctica se llevó a cabo en Agencia Naviera Europea, naviera que cuenta con la representación de Hapag Lloyd en Honduras.

Hapag Lloyd es una de las Navieras más grandes del mundo a nivel mundial con representaciones en alrededor de 200 países. Al ser una naviera tan grande e importante, la oportunidad de una experiencia en esta naviera era una que no se podía desaprovechar. Igualmente, es importante mencionar que Hapag Lloyd cuenta con representación en Puerto Cortes y San Lorenzo, lo cual para el aprendizaje es muy importante.

Las razones antes mencionadas, son parte de el porque se realizó la práctica profesional en dicha empresa, especialmente el hecho de que Hapag cuenta con viajes saliendo desde San Lorenzo. Esto es muy importante, ya que viviendo tan cerca de la costa de Puerto Cortes, muchas veces se olvida que es lo que sucede al sur del país. Igualmente, es de mucho interés el hecho que Hapag cubre la mayoría de las exportaciones de café Hondureño alrededor del mundo. Al ser el café uno de los productos estrella del país es de mucha importancia aprender cual es el proceso de exportación que este producto lleva.

Igualmente, una Naviera, es el mejor lugar para comprender cuál es el proceso de import y export, tanto en Honduras como en otros países del mundo. Es aquí donde se pueden aplicar la mayor parte de los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera de Relaciones Internacionales y en especial en el área del Comercio Internacional.

Es importante mencionar que un ambiente laboral favorable es de mucha ayuda, especialmente cuando es el primer trabajo de una persona al egresar de la universidad. De ANAVE existen muy buenas referencias y se comprobó que es un hecho. Igualmente, era muy importante saber de qué aunque fuese una práctica profesional se trabajara tal y como un empleado más de la empresa para poder aprovechar la oportunidad. Es un hecho que ha medida que ha ido pasando el tiempo, se ha ido manejando con mayor facilidad los temas de import y export y existe una mayor comprensión del proceso que se lleva a cabo a diario para realizar una exportación.

Finalmente, es importante mencionar que la oportunidad fue grata y el nivel de aprendizaje ha superado expectativas. Se puede decir, que el nivel de conocimiento en el rubro de estudio escogido hace cuatro años ha tenido una culminación de alto nivel, debido a que todo aquello alguna vez aprendido en la UNITEC, tuvo su aplicación en la realidad.

INTRODUCCIÓN

En el siguiente informe, inicialmente se introduce la empresa en que se realiza la práctica profesional y cuáles son los objetivos del alumno a lo largo del proceso de práctica. Dentro de algunos datos básicos de la empresa se detallan la misión, visión, historia y organigrama de la empresa.

Luego de brindar información sobre el rubro en el que se desenvuelve la empresa y por ende el alumno, se detallan cuáles han sido las actividades que ha desempeñado el alumno a lo largo del periodo de práctica profesional. Igualmente, se profundiza sobre que es en si el servicio que presta la empresa.

Posteriormente, se ponen en práctica tanto conceptos y conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera universitaria, como también la experiencia adquirida en el periodo de practica; encontrando cuales son algunos problemas en el funcionamiento de la empresa. Luego de identificar el o los problemas, se brinda por parte del alumno una posible solución.

Para concluir, se detalla dentro del informe cuales fueron las conclusiones a las que llego el alumno sobre la empresa después del periodo de práctica profesional. Igualmente se brindan recomendaciones a la empresa, a la facultad de relaciones internacionales, y a los alumnos.

CAPITULO I

1.1 OBJETIVOS DE LA PRÁCTICA PROFESIONAL

1.1.1. Objetivo General.

Aplicar los conocimientos adquiridos a lo largo de la carrera de Relaciones Internacionales en UNITEC en el área del comercio internacional dentro del periodo de práctica profesional en Agencia Naviera Europea.

1.1.2 Objetivos Específicos.

- Comprender cuál es la función de una Naviera y como ella misma es trascendental para que los procesos de importación y exportación se lleven a cabo de manera ordenada.
- Realizar algunas de las tareas del proceso de Import y Export a lo largo del periodo de práctica profesional de modo que se determine cuán importante es el proceso previo al despacho de una carga.
- Concluir el periodo de práctica profesional con el mayor conocimiento posible en el ámbito del comercio internacional de manera que se pueda determinar cuáles son algunas de las fallas y bondades de este rubro.

1.2 DATOS GENERALES DE LA EMPRESA

1.2.1 Reseña Histórica.

La *Agencia Naviera Europea* (ANAVE) fue fundada en 1963 por Hapag Lloyd. En los 80's ANAVE¹ compra sus primeros chasis y cabezales para logística multimodal, y es en esta década cuando comienzan sus servicios para *Hapag Lloyd*² y *Panatlantic*. En 1992 presta servicios a *Nordana Line* y *Kent Line*. En 1998 ANAVE entra en la era cibernética e inicia sus operaciones dentro del recinto portuario. En 1999 ANAVE adquirió su primer portacontenedor. En el año 2000 se prestan servicios a NYK de agente portuario y de carga. En el año 2004 se compra el segundo portacontenedores y se expande el predio del recinto portuario al doble de su capacidad. En el año 2006 se prestan servicios de *Agente de Atención a Naves y Buques a Mediterranean Shipping Company* y en el 2009 a *Hamburg Süd*. En el 2010 se compra el cuarto portacontenedor y se inicia la gestión para trabajar bajo la norma ISO 9001; 2009. Para el año 2011 la terminal portuaria se recertifica *International Ship and Port Security ISPS* (ANAVE, 2014).

1.2.1.1 Hapag Lloyd

Hapag-Lloyd fue fundada en 1970 a partir de la fusión de dos compañías marítimas: *Hamburg America Line* y *Norddeutscher Lloyd*. La *Hamburg America Line* fue fundada en Hamburgo en 1847 buscando ser la naviera con el servicio más rápido y de calidad

¹ Ver ilustración 10 pág. 44

² Ver ilustración 11 pág. 44

entre Europa y Norte America, iniciando con viajes a Nueva York con buques de Primera Clase. La *Norddeutscher Lloyd* (NDL) fue fundada en Bremen en 1856. Rápidamente se convirtió en una de las más importantes compañías navieras de Alemania, ofreciendo servicios de transporte de pasajeros y mercancías entre Bremen y Nueva York, acaparando principalmente el servicio de inmigrantes a los Estados Unidos (Hapag Lloyd, 2016)

En el año 1961 Estados Unidos les brinda, tanto a Hapag como a NDL, el servicio de correo entre Southhampton y Nueva York, lo que resulta ser un éxito para ambas navieras. Para el año 1962 realizan su primer trabajo en conjunto realizando coordinaciones sus salidas en vez de despachar las unidades asignadas de manera directa y en competencia (Hapag Lloyd, 2016).

En 1970 Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft y North German Lloyd se unen el 1ro de Septiembre. Esto marca el fin de un estira y encoje de competencia y cooperacion que duro 113 años. Esta unión trajo éxito sin precedentes a ambas navieras y nace la empresa Hapag-Lloyd AG con bases en Hamburgo y Bremen (Hapag Lloyd, 2016).

Actualmente, Hapag-Lloyd es una organización global con cinco sedes regionales, en Hamburgo, Piscataway, Valparaíso, Singapur y Dubai. La sede central del Grupo está ubicada en Hamburgo, donde también reside el Consejo de Dirección. Hapag-Lloyd es una de las compañías navieras líder en todo el mundo, ya que cuenta con 219 barcos³, 7.6 millones TEU⁴ transportados anualmente, alrededor de 13,000 empleados en 126 países (Hapag Lloyd, 2016).

³ Ver tabla 6 pag 51

⁴ Ver ilustración 11 pag 44

Por último, Hapag-Lloyd ofrece una flota con una capacidad total de 1.6 millones TEU, así como un stock de contenedores de más de 2.3 millones TEU incluyendo una de las flotas de contenedores refrigerados más grandes y modernas del mundo. Un total de 129 servicios de línea a nivel mundial, asegurando conexiones rápidas y confiables entre más de 600 puertos en todos los continentes (Hapag Lloyd, 2016).

1.2.3 Visión.

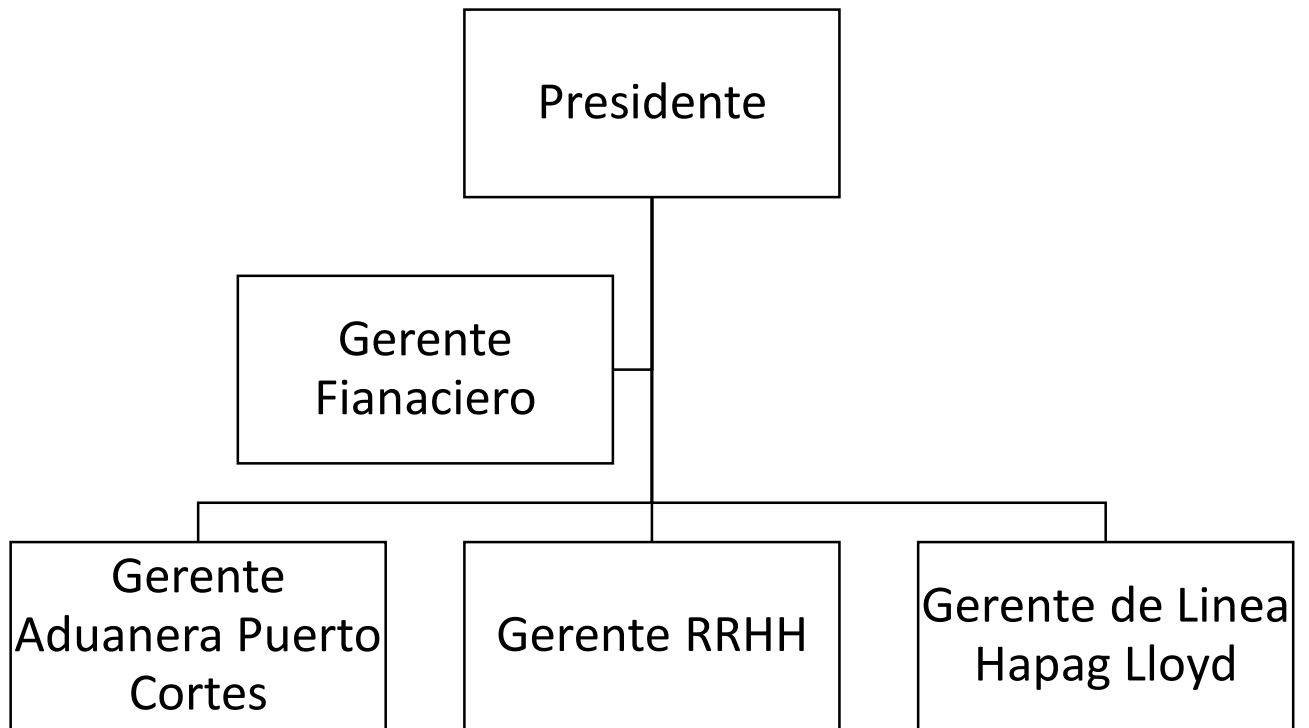
Ser el referente en el mercado de servicios integrales logísticos con el fin de alcanzar el bienestar de los socios, clientes, proveedores y empleados (ANAVE, 2014).

1.2.4 Misión.

Dirigir, operar e innovar servicios integrales logísticos, incluyendo ajenciamiento naviero, comercial y portuario, lógica transporte, estiba, servicios de terminal; a nivel nacional para clientes locales y globales satisfaciendo las necesidades del mercado a través de alianzas estratégicas (ANAVE, 2014).

1.2.5 ORGANIGRAMA

Ilustración 1. Organigrama ANAVE



Fuente: Propia

CAPÍTULO II

2.1 ACTIVIDADES REALIZADAS

2.1.1 Departamento de Importación

Según Sheffrin y Sullivan (2003), la importación es el transporte de bienes y servicios de un país extranjero a otro para la distribución de este producto dentro de las fronteras del país importador. Honduras cuenta con una balanza comercial negativa ya que sus importaciones son mayores a su cantidad de exportaciones. Esto se traduce en la cantidad de trabajo, ya que a diferencia del área de exportaciones, no existe una temporada alta o baja porque siempre es alto e incluso, para import existen 4 personas encargadas mientras que en export solo 2.

Durante las primeras dos semanas de la práctica, se trabajó en el área de importación en una tarea que consistía en la organización de Bill of Ladings del presente año. Dichos BLs debían de ser organizados por barco, número de viajes y fecha.

Los BLs, son el documento más importante al momento de una importación o exportación, debido a que es el documento que se necesita para la entrega de la carga. Para ANAVE, archivar dichos documentos es de suma importancia, ya que es la prueba de que un cliente ya recibió su carga y su respaldo en caso de cualquier conflicto.

2.1.2 Departamento de Exportación

Según Daniels, Radebaugh y Sullivan (2004), la exportación es cualquier bien o servicio de un país que se distribuye dentro de las fronteras de otro país. Dentro de Anave en esta área se trabaja, en su gran mayoría, en el comercio de bienes maquilados como los textiles o partes de autos; así como también el café y otros bienes agrícolas primarios. En este departamento

se realiza todo lo que es la documentación de los embarques que salen desde Puerto Cortes y San Lorenzo. Este trabajo es de asistencia al cliente, ya que se brinda apoyo en que no existan errores en la descripción de la carga, cantidad de contenedores, información del puerto de destino, etc.

Para las exportaciones existe un proceso en específico, dicho proceso inicia en el momento que el departamento de ventas de realiza diferentes cotizaciones de rutas para el embarque que solicite un cliente, y posteriormente hace su reserva escogiendo la cotización que más convenga. Al hacer la reserva o *booking*, se revisa que haya espacio dentro del buque que necesita y se le asigna un contenedor para este buque. Una vez se le asignan las unidades a un cliente, el pasa a llenar sus instrucciones de embarque y las somete dentro del sistema de Hapag Lloyd, y es aquí donde inicia el trabajo de la documentación de exportación que se detallara paso a paso en los siguientes apartados.

En el área de documentación de exportación, es de suma importancia y se debe de ser sumamente cuidadoso y minucioso ya que cualquier dato erróneo puede significar una perdida para algún cliente ya que podrían no liberar su carga en destino.

2.2.1 Preaviso.

El Preaviso es la primera parte después de que se ha asignado un equipo a un cliente. Cuando se realiza un preaviso, quiere decir que el cliente ya cuenta con sus unidades asignadas. Si no se realiza este preaviso las autoridades en OPC podrían no permitir que ingrese la carga a sus predios.

Este preaviso consiste en anunciar a las oficinas de ANAVE en Puerto Cortes, la descripción de la carga, el tipo y cantidad de contenedores, los sellos, el número de booking asignado y los puertos de salida, trasbordo y destino. Con esto se genera una boleta de ingreso a OPC, sin la cual no se puede ingresar al puerto para descargar.

Como se menciona anteriormente, el preaviso es el inicio de las tareas de documentación y sin realizar esta parte, realizar los siguientes pasos no tendría sentido ya que sin un preaviso los clientes no podrían sacar su carga del país.

2.2.2 Instrucciones de Embarque.

Como se menciona anteriormente, las instrucciones de embarque⁵ las envía el cliente una vez que haya sido asignado el equipo. Se envían las instrucciones de embarque hasta este momento, debido a que dentro de ellas debe de ir la descripción de los contenedores y sin esta información no se podrían someter al sistema. Cabe mencionar, que la asignación de equipo es la confirmación que recibe el cliente de que si existe espacio dentro del buque.

Dentro de las instrucciones de embarque se incluye lo siguiente: la fecha de zarpe aproximada del buque que selecciono el cliente, el buque y su número de viaje; los lugares de recibimiento y entrega en caso de que los haya y los puertos de carga y descarga; la dirección del embarcador, consignatario y notificador, la cantidad de contenedores; el número de cada uno y el sello de cada uno; la descripción corta y larga de la carga; y la asignación de quien y donde se pagaran los cargos de flete, origen y destino. Una vez llena

⁵ Ver Ilustración 14 pág. 46

esta información el cliente recibe un draft donde ellos pueden hacer los cambios que deseen dentro de un tiempo determinado. Después de 48 horas que el barco haya zarpado cualquier cambio en la información tiene un cargo de \$25 y una vez que ha llegado la carga, no se puede hacer ningún cambio sin autorizaciones en destino.

En esta área es donde más cuidadoso se debe de ser ya que es aquí donde si no se coloca la información exacta pueden existir penalidades o problemas en cualquier puerto de destino para que se entregue la carga al consignatario.

2.2.3 Documentación del Buque.

La documentación de la carga consiste en el envío de manifiestos y listados con la descripción de que es lo que esta asignado a exportarse dentro de un barco. Dicha documentación es necesaria para la entrega de contenedores, ya que si alguno no se menciona dentro de los manifiestos no se permite que se exporte la unidad en el buque.

La documentación del barco se envía 72 horas antes del zarpe en caso de que sea carga peligrosa y 48 horas antes del resto de la carga. Dentro de esta documentación se incluyen todos los clientes y sus contenedores, así como también información de los puertos de origen y destino. Igualmente se incluyen los tamaños de los contenedores y el tipo, dependiendo si es carga seca o congelada. Lo que se envía a las autoridades en OPC es un manifiesto individual para las unidades reefer (congeladas) y DG (carga peligrosa), un manifiesto completo de todo lo que va en el barco, un listado de exportación que incluye toda la información previamente mencionada, y en caso de que el barco no pertenezca a Hapag un permiso de ingreso.

Esta información es la última información necesaria para que la carga pueda ser embarcada y es donde se demuestra que es lo que realmente se va a exportar, cosa que es muy importante ya que muchas veces los clientes cancelan a último momento la exportación de ciertas unidades. Como se mencionó anteriormente, esta documentación es necesaria para que todas las unidades se exporten y en caso de que una unidad no aparezca no podrá ser exportada.

2.2.4 Cancelación del Buque.

Cuando el barco ha zarpado, OPC emite un listado de chequeros, con el cual se comparan en el sistema para revisar que unidades se exportaron, ya que siempre puede haber alguna discrepancia en relación con que la carga no haya sido exportada. En algunos casos la unidad no se exporta porque el buque va muy cargado y en el puerto se toma la decisión de descargar el contenedor.

Al momento de comparar el listado de chequeros con el sistema, se completa la acción colocando el BL como SDC, y una vez se coloca como SDC se manda un BL Copy al cliente. Cabe mencionar que en digital jamás se podrá enviar un BL original, mismo que solo puede ser impreso una vez se han enviado todos los copios el departamento de facturación, factura cada booking. Posteriormente, se realiza un BL general de toda la carga que se fue en el barco, donde se incluye el número de contenedor, las dimensiones del contenedor, el tipo de contenedor, y el peso total y la cantidad de contenedores que fueron embarcados. Igualmente, se emite una factura general donde se incluyen todos los contenedores y el precio de cada uno de ellos según el tipo de contenedor.

La información antes mencionada, es necesaria para completar el proceso de exportación hasta donde compete aquí en Honduras, ya que con la cancelación se puede oficializar que tipo de carga se fue así la naviera puede facturar por el servicio que ha prestado al cliente.

2.2.5 Reporte de Overdue.

Semanalmente las oficinas en Costa Rica, con quienes se coordinan los contenedores que se asignan a los clientes, envían un reporte con todas las unidades que aun están en el país y la cantidad de días que las mismas llevan dentro de Honduras. A este reporte es llamado reporte de Overdue, ya que es aquí donde se puede visualizar que unidades ya tienen más días de estar dentro del país, y se les debe dar prioridad para ser asignadas debido a que si no son exportadas pueden incurrir en demoras. Dicho reporte incluye las unidades que están tanto en Puerto Cortes como en San Lorenzo.

El reporte de overdue se revisa todos los viernes, y dicha revisión consiste en básicamente en filtrar las unidades que tienen más de 50 días y revisar en el sistema si esas unidades ya fueron asignadas para ser exportadas. Si una unidad llega a los 70 días se debe de solicitar una extensión de la forma 9A, que es el permiso que tienen las unidades para estar dentro del país. Esta forma se extiende hasta los 90 días, posteriormente se debe de tomar una decisión de exportar el contenedor o nacionalizarlo para dejarlo en el país. En caso de que una de las unidades no este asignada y llegue a los 70 días, se debe de mandar un reporte a las autoridades en Costa Rica.

Este reporte, es el que ayuda a determinar cuáles son las unidades que tienen mayor importancia para ser exportadas, y su importancia es en primer plano para Hapag, ya que en caso de una multa quien debe de cubrir los gastos es Hapag Lloyd.

2.2.6 Liberación de la Carga.

La liberación de la carga consiste en la impresión de BL⁶s originales o en el cambio a Seawaybill o BL no negociable, con los cuales el consignatario en destino puede reclamar su carga. Esta autorización se brinda desde origen por medio del shipper y luego la naviera con sus instrucciones puede proceder a liberar la carga.

En el caso específico de ANAVE para obligar a que los clientes paguen al día, al momento de someter un BL en el sistema desde el principio, no se puede colocar como SWB⁷ ya que este es de liberación inmediata. Para hacer el cambio, el cliente debe de mandar un correo solicitando la liberación y se consulta al departamento de finanzas si no hay cargos pendientes. Igualmente, un BL puede ser liberado e impreso en destino, y en dado caso se debe de enviar una notificación a las oficinas en destino que se debe de liberar la carga. Este último caso sucede cuando no se hace el cambio a SWB en el sistema, ya que con solo hacer este cambio no es necesario notificar en destino. El otro caso, es cuando los clientes deciden imprimir los BLs originales en origen y ellos enviarlos a destino. Estos BLs solo pueden ser tres en cualquier parte del mundo con tantas copias como el cliente desee, y deben ir firmados y sellados por quien los emite.

⁶ Ver ilustración 13 pag 45

⁷ Ver ilustración 15 pag. 47

Sin la liberación el cliente no puede liberar su carga y después de cierto tiempo al cliente puede incurrir en multas, mismas que en caso de que no se libere la carga por un descuido en origen, podrían ser traspasadas a ANAVE y que ellos incurran con la multa. Esto cobra mayor importancia, cuando la carga es perecedera y pudiera vencerse y significar una pérdida tanto para el embarcador como para el consignatario.

2.2.7 Correcciones de BLs.

Como se mencionó anteriormente, los clientes pueden solicitar cambios dentro de su BL, pero cuentan con un plazo determinado. Estas correcciones son enviadas vía correo electrónico y pueden variar según lo que contiene el BL.

Para dichas correcciones, el cliente tiene tiempo de hacerlo desde que envió las instrucciones de embarque hasta 48 horas después del zarpe del barco sin incurrir en un cobro de \$23. Una vez han pasado esas 48 horas se debe de hacer el cobro, y si la carga ya arribó a su destino, se debe de solicitar una autorización a las autoridades en destino. Igualmente, puede ser un problema si en un caso se decide cambiar los pagadores de los cargos de origen, destino y flete; ya que si estos cargos fueron facturados se debe de enviar una solicitud para abrir la factura a las oficinas regionales en Florida, y esto podría demorarse.

Las correcciones son necesarias debido a que cualquier error podría significar que no liberen la carga en destino, pero se hace hincapié al cliente que hagan sus solicitudes de cambio con tiempo, para no tener dificultades posteriormente,

CAPÍTULO III

3.1 PROPUESTA DE MEJORA

Durante el periodo de práctica, se pudo observar distintas situaciones en el departamento de documentación de exportación, que presentaban retrasos en el proceso en general pero como mayor profundidad en el área de los preavisos y correcciones que necesitan des facturación.

Anteriormente se explicó en qué consisten estas actividades, pero para puntualizar podemos decir lo siguiente: los preavisos son necesarios para que las oficinas en Puerto Cortés creen una boleta de entrada con la que se ingresa a OPC, y las correcciones que requieren des facturación es cuando alguno de los cargos de origen, destino, o flete ya sean pre pagados o pagaderos en destino, se han colocado de manera errónea o el cliente desea cambiarlos.

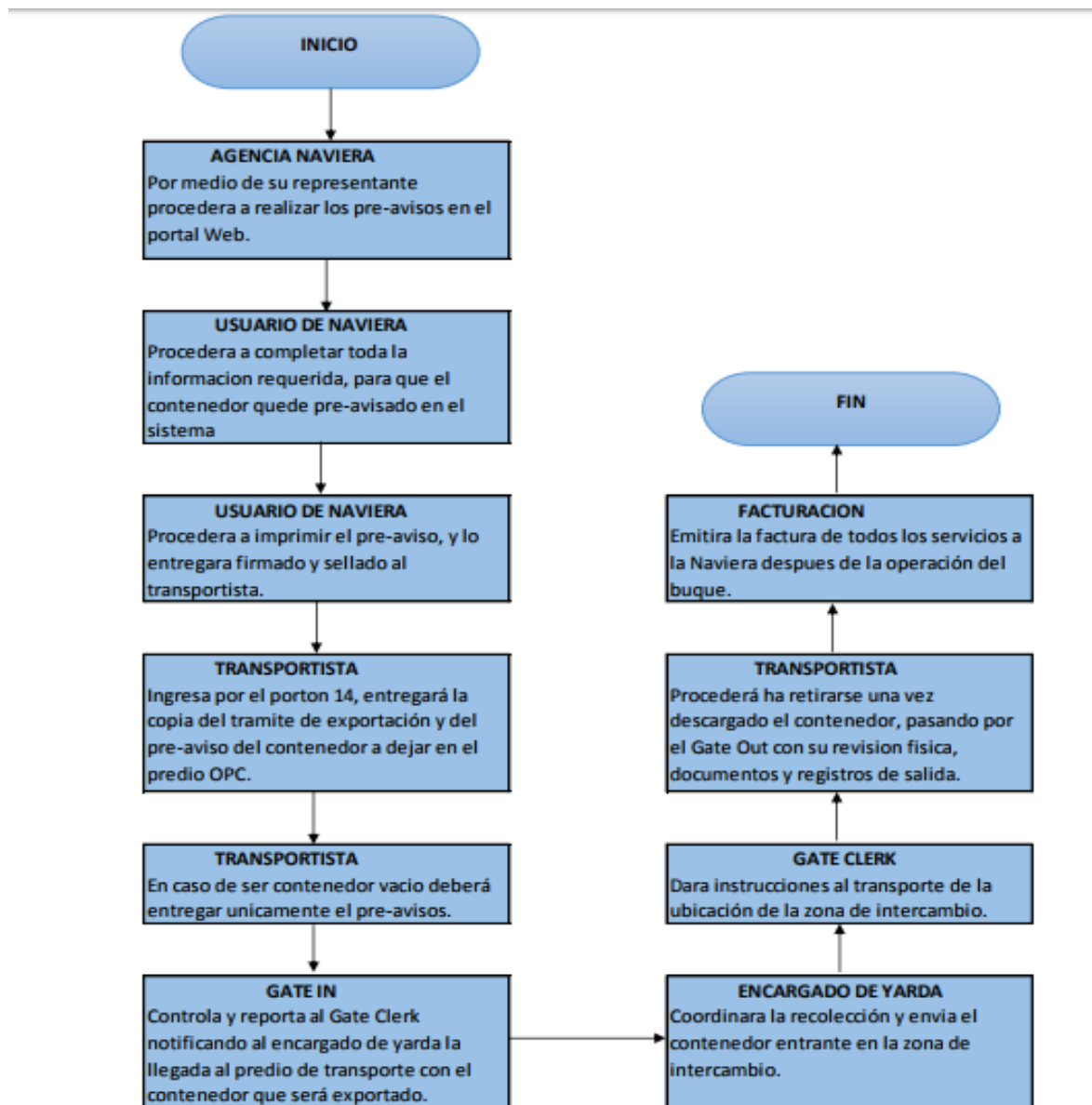
Ante estas situaciones, se identificó espacios para oportunidades de mejora, con el objetivo de eficientar as operaciones en ANAVE.

3.1.1 Delegación de Elaboración de Preavisos a Clientes

Como se mencionó anteriormente, con la realización del preaviso el cliente puede recolectar su boleta de ingreso a OPC en las oficinas aduaneras en Puerto Cortes. Dentro de los preavisos se coloca lo siguiente: número de reserva, contenedor, sello, tamaño de contenedor, buque, exportador, tipo de carga, puerto de carga, puerto de descarga; y en los casos que lo requieran, la temperatura, ventilación, y tipo de IMO y UN.

Según OPC el proceso para ingresar los contenedores cargados a los predios de la OPC es el siguiente:

Ilustración 2. Proceso de Ingresos a OPC



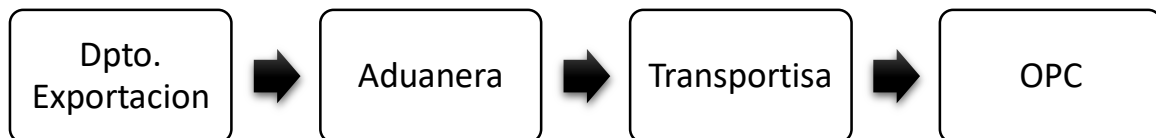
Fuente: OPC

Como se observa en la imagen anterior el preaviso es de suma importancia ya que sin el la carga no puede ingresar a la OPC. Cabe mencionar que según el día de zarpe del barco existen diferentes horarios establecidos para el corte de entrada de la carga. Igualmente, la aduanera que forma parte de ANAVE en Puerto Cortes entrega preavisos entre 8 a.m. y 4 p.m.

Actualmente, el preaviso se realiza una vez que el cliente ya cuenta con la asignación de su equipo para que posteriormente el departamento de documentación proceda con enviar la información de preaviso a la aduanera. Lo que sucede es que no se puede dedicar un momento en específico a solo preavisar unidades ya que es el cliente quien sabe en qué momento moverá sus contenedores y en la mayoría de los casos llaman para solicitar el preaviso. Igualmente, esta actividad requiere de mucho tiempo ya que la información se debe de buscar en el sistema, además de que no solamente se debe de asistir a los clientes preavisando las unidades de cada reserva en un barco, sino que también asistirles ingresando sus BLs en el sistema.

El proceso que utiliza la naviera actualmente es el siguiente:

Ilustración 3. Proceso actual de Preaviso



Fuente: Propia

Actualmente podemos medir en unidades de tiempo lo que toma preavisar unidades por cada buque:

Tabla 1. Tiempo de Demora en Preaviso

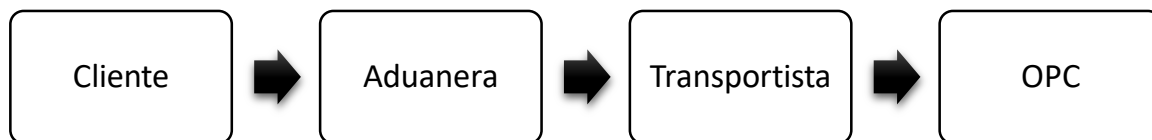
Servicio o Buque	Promedio de Reservas a Preavisar	Promedio de Tiempo por cada Preaviso	Total de Tiempo por buque
Blackpool Tower	40	8 min	5 hrs 20 min.
Bomar Resilient	30	8 min	4 hrs
Hannah Shulte	20	8 min	1 hora 40 min.
Anassa (HNSLO)	10	8 min	1 hora 20 min.
CFS Panjang	5	8 min	40 min.
		Total de Horas por Semana	13 horas

Fuente: Propia

Como se observa en la tabla anterior, es alrededor de un día y medio de trabajo que se pierde en la realización de estos preaviso. Lo que se propone a la empresa es que quien realice los

preaviso sea el mismo cliente, facilitando la naviera al cliente el formato⁸ que actualmente utiliza el dpto. de exportación para preavisar . Esta modalidad se utiliza en otras navieras, ya que al momento en que el cliente recibe la asignación de equipo y la confirmación de su reserva, ya cuenta con la información necesaria para llenar los datos necesarios del preaviso. Igualmente, la aduanera de ANAVE en Puerto Cortes tendría que entregar las boletas ya que deben de ir certificadas según las normas de OPC, además de que se realiza en un portal especial al que los clientes no tienen acceso. El recorte de tiempo sería en las oficinas de San Pedro Sula para el departamento de documentación de exportación, e igualmente, el cliente podría tramitar el preaviso cuando tengan la certeza de que van a despachar su contenedor. El nuevo proceso sería el siguiente:

Ilustración 4. Nuevo proceso de Preaviso



Fuente: Propia

⁸ Ver pág. 47 Ilustración 16

Como se menciona anteriormente, se recortaría el tiempo y se dedicaría más tiempo a otras actividades que no puede realizar directamente el cliente y que ayudarían a ANAVE a brindar una mejor atención al cliente y mejor desempeño del empleado.

3.1.2. DESENTRALIZACION

Pugh y otros (1968) consideran que la centralización tiene que ver con la localización de la autoridad para tomar decisiones que afectan a toda la organización.

Dewar y Werbel (1979) definen la centralización de las tareas de decisión como la concentración de las decisiones, aunque sólo de aquellas que especifican los métodos y procedimientos de los recursos clave.

Según Peter Drucker (1945) los conceptos de descentralización y centralización designan el grado en que la autoridad ha sido transmitida a niveles inferiores (descentralización) o ha sido conservada en el nivel más alto de la organización (centralización).

Según, Garcia & Montoro (1998) la descentralización se justifica por tres motivos. En primer lugar, la necesidad de reducir el ángulo de control de los superiores jerárquicos, por lo que el primer grupo de razones hace referencia a aspectos relacionados con las limitaciones cognitivas del individuo. Los directivos tienen una capacidad limitada para procesar información, por lo que se ven obligados a dispersar la concentración de la toma de decisiones cuando las entradas de información sobrepasan dicho límite.

En segundo lugar, también existen razones relacionadas con la necesidad de aumentar la flexibilidad y, por tanto, reducir los retrasos en la resolución de problemas. Las organizaciones necesitan responder rápidamente a los cambios en las condiciones del

entorno, circunstancia que la descentralización facilita al evitar que la información recorra todos los niveles de la jerarquía.

Por último, razones relacionadas con la motivación en el trabajo, sobre todo en el caso de puestos profesionales, donde se requiere creatividad, acción y decisión personal y en los puestos intermedios, donde la descentralización contribuye a la formación del futuro personal directivo.

Por lo tanto, podemos decir que la centralización y la descentralización se refiere al nivel jerárquico en que se toman las decisiones. La centralización es cuando la facultad de tomar decisiones se localiza cerca a la cúpula de la organización. La descentralización es cuando la facultad de tomar decisiones se desplaza a los niveles inferiores de la organización.

Si resumimos algunas de las ideas anteriores podemos llegar a la conclusión que ambos modelos cuentan con ventajas, las cuales se enumeran a continuación:

Tabla. 2 Ventajas de la Centralización y la Descentralización

Ventajas de la Centralización	Ventajas de la Descentralización
Decisiones con mayor enfoque en los objetivos del negocio, ya que quienes las toman tienen una mejor visión del conjunto y mayor preparación.	El trabajo tiende a ser más rápido y con mayor conocimiento de las necesidades y realidad de su tarea.

<p>Se evitan parte de los problemas y conflictos que surgen ante diferencias de criterio cuando son muchos los que deciden.</p>	<p>En particular hacia los clientes, ésta puede ser una ventaja ya que no se debe de esperar a consultar con los superiores y tiene una respuesta más inmediata.</p>
<p>La centralización facilita la coordinación y permite explotar mejor la sinergia potencial de las unidades de los niveles inferiores.</p>	<p>Es posible para la empresa adaptarse con mayor facilidad a un contexto cambiante y situaciones nuevas.</p>
<p>No se requiere personal altamente capacitado para cubrir las posiciones de niveles más bajos en la pirámide organizacional.</p>	<p>No se requiere la presencia o disposición permanente del emprendedor o su equipo gerencial para que el negocio funcione.</p>

Fuente: Propia

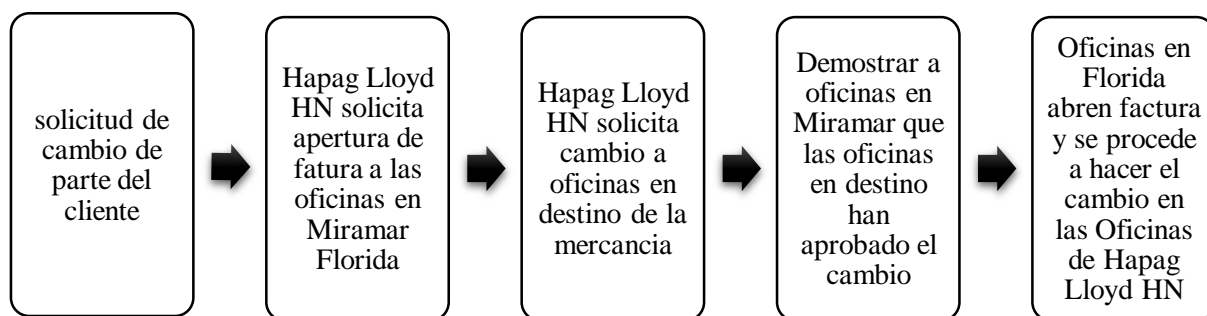
Actualmente, ANAVE como representante de Hapag Lloyd, debe de seguir ciertos lineamientos que retrasan ciertas actividades operacionales que deberían de ser muy sencillos. Para lograr ser más puntuales y específicos la propuesta se limitara a la des facturación, ya que algunas otras decisiones si cuentan con problemas mucho más complejos.

Anteriormente, se detalló que el cliente somete sus instrucciones de embarque con la que posteriormente el departamento de documentación de exportación crea el Bill of Lading. Es en este momento donde se asignan (según el contrato del cliente) los pagadores de los cargos de origen, flete y destino. En algunas ocasiones al momento de someter el BL se podría cometer el error de asignar a la persona equivocada el pagador o el cliente, luego de que el cargo ya ha sido facturado, solicita un cambio. No existe ningún problema si los cargos aún no han sido facturados.

El proceso actual para des facturación es el siguiente:

- En caso de que un cargo prepaid deba de ser cambiado a collect:

Ilustración 5. Cambio a Collect Actual



Fuente: Propia

- En caso de que un cargo collect deba ser cambiado a prepaid:

Ilustración 6. Cambio a Prepaid Actual



Fuente: Propia

Como se puede apreciar en los diagramas anteriores para hacer un cambio muy sencillo se debe de escalar a muchas instancias y esto podría demorar más de un día, lo cual puede perjudicar al cliente y demorar los procesos internos de facturación. Para las demoras de tiempo se debe de tomar en cuenta que en el caso de los cambios que se necesita permiso de las oficinas en destino, muchas de estas oficinas se encuentran en diferentes usos horarios por lo cual es aún más larga la espera. En la siguiente tabla se detallaran los tiempos actuales según el tipo de des facturación.

Tabla 3. Tiempo de Respuesta Actual

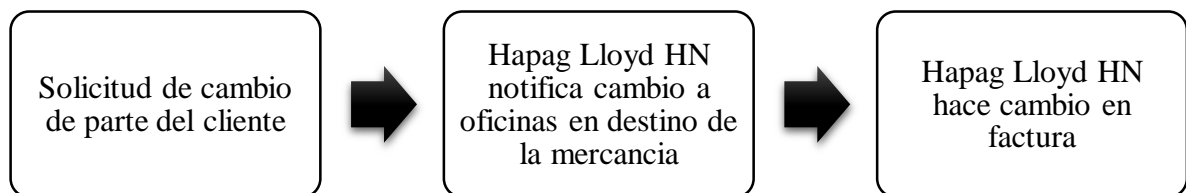
Tipo de des facturación	Tiempo de respuesta
Cambio prepaid a collect	24-48 hrs
Cambio collect a prepaid	24 hrs.

Fuente: Propia

Para agilizar las solicitudes de los clientes se propone no tener que escalar la solicitud a las oficinas en Florida, y que ellos deleguen esta facultad a las oficinas en origen y que la apertura de facturas sea de manera interna.

En caso de que un cargo prepaid deba de ser cambiado a collect:

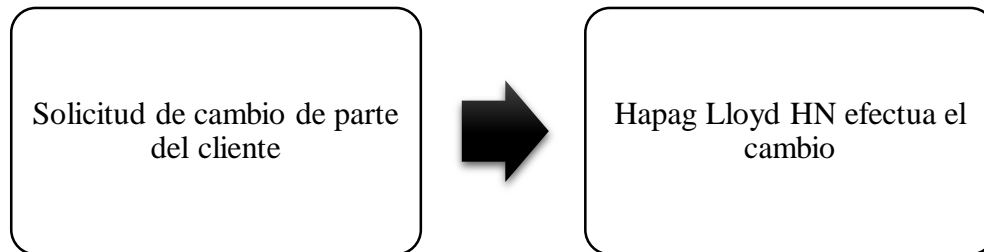
Ilustración 7. Proceso Propuesto de Cambios Collect



Fuente Propia

En caso de que un cargo collect deba ser cambiado a prepaid:

Ilustración 8. Proceso Propuesto para Cambios Prepaid



Fuente. Propia

En los casos de cambios a collect siempre se deberá de solicitar el cambio ya que es posible que las oficinas en destino ya hayan hecho su proceso de de facturación, pero mas que una autorización de realización del cambio, seria una notificación con la prueba de que el cliente desea colocar los cargos como collect. Por lo tanto, si el proceso es solo una notificación para las ofiinas en origen, el cambio se puede efectuar de manera inmediata.

Tabla 4. Tiempos de Respuesta Propuestos

Tipo de des facturación	Tiempo de respuesta
Cambio prepaid a collect	30 min a 1 hr
Cambio collect a prepaid	30 min a 1 hr

Fuente: Propia

3.4 IMPACTO DE MEJORA

El impacto de estas mejoras no se pudo medir de manera aplicada, ya que aún no han entrado en efecto. La primera propuesta fue gestionada con el Gerente de Línea y para ello se necesita establecer los lineamientos con los encargados de la aduanera en Puerto Cortes, ya que ellos son quienes realizan los preavisos, pero está en proceso de gestión ya que si algo que se aplicara en un futuro próximo.

Sobre esta primera propuesta, se ha determinado hacer un comunicado a todos los clientes de la empresa indicando los nuevos lineamientos, una vez que estos existan. Igualmente se les proporcionara el formato que se utiliza en el departamento de exportación. Este cambio probablemente inicie su efecto entre los meses de Enero y Febrero.

La segunda propuesta, es una que necesita una gestión mucho más larga, ya que se necesita un acuerdo con las oficinas de Hapag Lloyd en Miramar y a nivel Mundial, ya que son ellos quienes han delegado que el proceso de des facturación se realice de esta manera. Para ello se necesita probablemente alrededor de un año para lograr ver sus efectos.

Finalmente, aunque estas propuestas no estén en vigor, han sido tomadas en cuenta por el Gerente de línea de Hapag Lloyd quien posteriormente lo hará pasar a sus superiores, tanto en ANAVE como en Hapag Lloyd.

3.4.1 Delegación de Creación de Preavisos a Clientes

Con el propósito de mejorar el proceso para preavisar ante la OPC las unidades que están por ingresar, se propuso un proceso en el cual el cliente tendrá mayor control sobre sus tiempos y ANAVE podrá reducir los suyos. La implementación de este proceso no incurre en ningún gasto para la empresa pero representara beneficios para brindar un mejor servicio. El principal problema del proceso actual es la pérdida de tiempo en algo que el cliente puede hacerlo el mismo en el momento exacto que lo necesita.

Según Bon (2008) el servicio es un medio para entregar valor a los clientes, facilitando los resultados que los clientes quieren conseguir sin asumir costes o riesgos específicos.

- El cliente lo hará cuando lo necesite: Actualmente la modalidad que se usa para ir haciendo los preavisos, es que se va revisando barco por barco y reserva por reserva, para ver que clientes ya han sido preavisados. Lo que sucede es que en muchas ocasiones es que algunos lo necesitan antes que otros, porque ellos tienen su logística interna dentro de la empresa y tienen los días de despacho establecidos. Internamente en ANAVE, no se sabe en qué momento se va a despachar y en ocasiones el cliente espera hasta que ha llegado a las oficinas en Puerto Cortes para notificar que necesita su preaviso. Si el cliente realiza el mismo los preavisos, no perderá tiempo esperando en Puerto Cortes a que su preaviso esté listo, podrá emitirlo con la anterioridad necesaria para que este lista cuando lleguen.
- El cliente respetara más los tiempos de ingreso OPC: Los preavisos se entregan a los clientes entre 8 a.m. y 4 p.m., actualmente este horario no se respeta y muchos clientes llegan a deshoras por sus boletas, lo cual luego genera congestionamiento en la

entrada a los predios de OPC. En la mayoría de las ocasiones los encargados de crear el preaviso lo entregan porque muchos productos están ya muy cerca de la hora de corte de ingreso y por qué al estar fuera de OPC corren el riesgo de que sus contenedores sean robados o dañados. Si las boletas son gestionadas con tiempo, no tendrán que esperar mucho tiempo fuera de las oficinas en Puerto Cortes, y podrán ingresar a OPC en el tiempo establecido, ya que después de las 7 p.m. no se hace pesaje de la carga.

- **Mejor atención al cliente:** Como se menciona en el capítulo 2, existen otras actividades que se realizan en el departamento de exportación además de la creación de preavisos. Si el cliente realiza su propio preaviso, se podrá dedicar más tiempo a estas actividades y por ende brindar un mejor servicio al cliente. Este beneficio sería especialmente en la corrección de BLs y el sometimiento de las instrucciones de embarque. Estas dos áreas son las más delicadas, ya que esto es lo que se recibe en destino y en caso de un error la carga no podrá ser liberada. Por lo tanto, se podrá realizar este trabajo de una manera más detenida y pausada y el cliente quedara más satisfecho con el BL que recibirá su cliente en destino.
- **Reducción de Tiempos:** Con esta propuesta lo que se busca como prioridad es reducir los tiempos y así poder realizar las demás actividades con mayor holgura.
- **Reducción de Costos:** Si bien es cierto, de manera inmediata no se perciben los costos, se reducirían los costos de electricidad y mano de obra en los casos en que se deba de trabajar fuera del horario establecido.

Como se mencionó anteriormente, se pierden alrededor de 13 horas semanales en la creación de los preavisos. Con esta propuesta, estas 13 hrs se podrán redistribuir de manera que haya mayor tiempo para realizar las siguientes actividades dentro de las 8 horas laborales. En temporadas altas, las actividades del día no logran ser terminadas dentro del horario laboral y se debe de trabajar horas extras.

La distribución de tiempo sería de la siguiente manera:

Tabla 5. Tiempo Actual y Propuesto

Actividad	Tiempo Actual	Tiempo Propuesto
Instrucciones de Embarque	3 hr	3 hr
Correcciones de BL	2 hr	2 hr
Liberación de Carga	1 hr	1 hr
Documentación del Buque	1 hr	1 hr
Cancelación del Buque	1 hr	1 hr
Reporte de Overdue	1 hr	1 hr
Preavisos	2.5 hr	
Total por día	11.5 hr	9 hr

Fuente: Elaboración Propia

Actualmente, la creación de preavisos representa un 29.5% de las horas semanales de trabajo, considerando que se trabajan 44 hrs semanales.

$$(13/44) \times 100 = 29.5\%$$

Lo que ocurre es que en la mayoría de los casos se trabajan más de las 9 horas diarias, por lo que se puede decir que los preaviso en realidad representan un 20 – 25% del tiempo. Si bien es cierto es solamente 1/4 del tiempo, se lograría cumplir con las 9 horas laborales establecidas. Igualmente, se debe de considerar que en el cuadro anterior se menciona el reporte de overdue dentro de las tareas diarias, pero este se realiza solamente los viernes; lo que se sucede es que la mayor cantidad de preavisos se realizan el viernes previo al fin de semana. Esto también se debe a que no se labora los sábados y los martes zarpa el barco con mayor cantidad de unidades de la semana. Sin tener que realizar los preavisos, se podría dar más tiempo a la revisión del reporte de overdue que es de suma importancia.

Podemos concluir entonces, que el tiempo se reduciría en casi un 30% y que de esta manera se lograrán completar todas las actividades diarias en el tiempo establecido. Igualmente, se reflejara en un mayor desempeño por parte del empleado, y con la mayor holgura en que se podrán realizar las demás actividades, se podrá brindar un mejor servicio al cliente en aquellas áreas que ellos mismos no pueden controlar en su totalidad.

3.4.2 Descentralización

La toma de decisiones descentralizadas cuenta con un proceso de gestión bastante largo, ya que no depende en su totalidad de las oficinas aquí en Honduras; sino que ya es una gestión a nivel regional. Sin embargo los beneficios de la descentralización, también se reflejaran en la disminución de tiempos y en un mejor servicio al cliente.

Según Latuga (2007) sólo aquellas compañías que quieran permanecer en el nuevo orden económico deberán tener capacidad de respuesta, de cara a la competencia de países extranjeros, ya que estos últimos cumplen en cuanto a requerimientos de rapidez en tiempos de entrega, desarrollo e innovación de servicios.

Con esta propuesta se mejora el servicio de una manera más rápida y sin tener que escalar tanto para solicitudes sencilla. Igualmente, son decisiones que no presentan mayor riesgo en caso de que quien la tome sea un empleado y no uno de los jefes regionales. Se podría decir que con el proceso actual existe mayor riesgo debido a que para el cliente una demora de cualquier tipo puede significar retenciones de carga o asumir con costos que por algún error interno o error de ellos mismos, no les corresponde.

La descentralización, especialmente en el área de desfacturación, solo requerirá de un máximo de dos empleados que están dentro de la misma oficina, por lo cual la comunicación al momento de solicitar una des facturación con mayor rapidez será más fácil. Se dice que se necesitan dos empleados ya que el personal de documentación de exportación no es el mismo que factura, y sería el personal de facturación quien procedería a abrir la factura.

Igualmente, la descentralización en el área de desfacturación podrá servir como experimento para las oficinas regionales para poner a prueba las capacidades de Hapag Lloyd en Honduras y así posteriormente ir gestionando la delegación de otras decisiones de manera descentralizada en el futuro.

Con esta propuesta los mayores beneficiados serán el cliente y el empleado. El cliente recibirá un servicio de manera más rápida y eficaz, por lo cual no habrá molestias ni quejas de su parte y habrá una mayor preferencia por Hapag Lloyd por parte de los clientes. Los empleados podrán administrar su tiempo de una mejor manera y al momento de ser medidos por su desempeño no se verán afectados por la apertura de facturas. Mensualmente, las oficinas regionales emiten reportes sobre el desempeño de los empleados y una de las áreas que se miden es la apertura de facturas, lo que sucede es que en la mayoría de las ocasiones esto se debe a solicitudes del cliente y no por errores internos. Por consecuencia, los empleados tendrán un mejor desempeño en el área laboral.

Por último, la centralización de la toma de decisiones es algo que se utilizaba mucho en el pasado, pero en los tiempos modernos esto es algo que es necesario dejar atrás para progresar y no quedarse atrás con sistemas que atrasan todo el proceso de una empresa. Igualmente, esto no solo beneficia a ANAVE como empresa, sino que a Hapag Lloyd en general por ser una multinacional con prestigio y reconocimiento a nivel mundial.

CAPÍTULO IV

4.1 CONCLUSIONES

Dentro del periodo de práctica profesional, se comprendió con profundidad cual es el rol trascendental que juega una naviera en el proceso de importación y exportación de cualquier bien en Honduras y a nivel mundial. Sin la naviera, ni el cliente ni un consolidador podrían por si mismos realizar muchos de los procesos ya que solamente es la naviera quien está facultada para realizarlos.

Igualmente, durante este periodo se logró aplicar los conocimientos adquiridos dentro de la carrera de relaciones internacionales en el área de comercio internacional, especialmente en el área del transporte marítimo. Se determinó cuales son algunos documentos y procesos necesarios para realizar una importación o exportación. Dichos procesos son de mucha importancia, ya que contienen normas que se utilizan a nivel mundial y por lo tanto deben de ser efectuados de la manera más perfecta posible. Se logró comprender cuál es el proceso de importación y exportación específicamente en nuestro país y se puede decir que Honduras cuenta con un proceso bastante ordenado.

Por último, se puede decir que si bien es cierto aún falta mucho por conocer del rubro del comercio internacional, se comprendió a un groso modo el área del transporte marítima y terrestre, especialmente en Honduras. Se puede decir que al tratarse de bienes que se transportan a nivel mundial, se realiza de manera bastante uniforme a nivel mundial para lograr una mejor logística en el proceso.

4.2 RECOMENDACIONES

Para ANAVE,

Una recomendación principal es una mayor organización para la satisfacción del cliente, ya que lo que se realiza principalmente es un servicio. Igualmente, es esencial una clara relación con las oficinas regionales de Hapag Lloyd ya que en muchas ocasiones los procesos que se necesitan llevar a cabo para ciertas tareas no están claros y presentan llamados de atención para la empresa.

Para UNITEC San Pedro Sula y la carrera de Relaciones Internacionales,

Mi principal recomendación sería para las clases de la orientación específica. En estas clases se debe de realizar una separación con los demás carreras ya que existen temas más específicos en las relaciones internacionales y de esta manera se puede lograr un mejor entendimiento de los conceptos que luego se aplicaran a la realidad.

A los alumnos,

La recomendación es que aprovechen la oportunidad en las empresas donde se desempeñen ya que es aquí donde más se aprende, no en los libros. Es solo aplicando los conceptos a la realidad que realmente estos no se olvidan.

BIBLIOGRAFÍA

- ANAVE. (2014). *ANAVE*. Obtenido de Agencia Naviera Europea: <http://www.anave.hn/>
- Bon. (2009). Gestión de Servicios de TI basada en ITIL . *La importancia del servicio al cliente*, 21.
- Daniels, J. D., Radebaugh, L. H., & Sullivan, D. P. (2004). *Negocios internacionales:ambientes y operaciones* . Mexico D.F. : Pearson .
- Dewar, R., & Werbel, J. (1979). Universalistic and Contingency Predictions of Employee Satisfaction and Conflict . *Administrative Science* , 426-448.
- Drucker, P. (1945). *Concept of a Corporation* .
- Garcia Gomez, M. C., & Maria Angeles, M. S. (1998). El efecto de la centralización/descentralización de una organización sobre su nivel de conflicto: un análisis teórico. *Cuadernos de Estudios Empresariales* , 149-165.
- Hapag Lloyd. (2016). *Hapag Lloyd* . Obtenido de <https://www.hapag-lloyd.com/es/about-us.html>
- Hapag Lloyd. (2016). Shipping Made in Hamburg. *Hapag Lloyg*, 1-22.
- Latuga, M. (2007). Lean Sigma: Competitividad y reducción de tiempos. *Logistica: Revista Enfasis* .
- OPC . (2016).
- Pugh, D., Hickinson, D., C., H., & Turner, C. (1968). Dimensions of Organizational Structure. *Administrative Science Quarterly* , 65-105.

Sullivan, A., & Sheffrin, S. M. (2003). *Economics: Principles in Action*. Upper Saddle
River : Pearson .

GLOSARIO

Bill of Lading Conocimiento de embarque, documento que se emplea en el transporte marítimo.

Buque Barco de grandes dimensiones y de porte superior a quinientas toneladas

Contenedor Recipiente metálico o de otro material resistente, de gran tamaño

Chassis Armazón que sostiene el motor y la carrocería de un vehículo.

Consignatario Persona, entidad o empresa a quien se consigna una mercancía

Embarcador Se refiere a aquella persona física o jurídica que entrega mercadería para ser transportada.

Exportación Acción de exportar un producto nacional.

Importación Acción de importar un producto extranjero.

Instrucciones de Embarque los trámites documentales para la declaración de la mercancía y la generación del conocimiento de embarque

Seaway Bill Se diferencia de un conocimiento de embarque B/L en que no transmite la propiedad de la mercancía, solamente demuestra que se ha realizado una operación de transporte por barco.

ANEXOS

Ilustración 9. Logo Agencia Naviera Europea



Fuente: ANAVE (2014)

Ilustración 10. Logo Hapag Lloyd



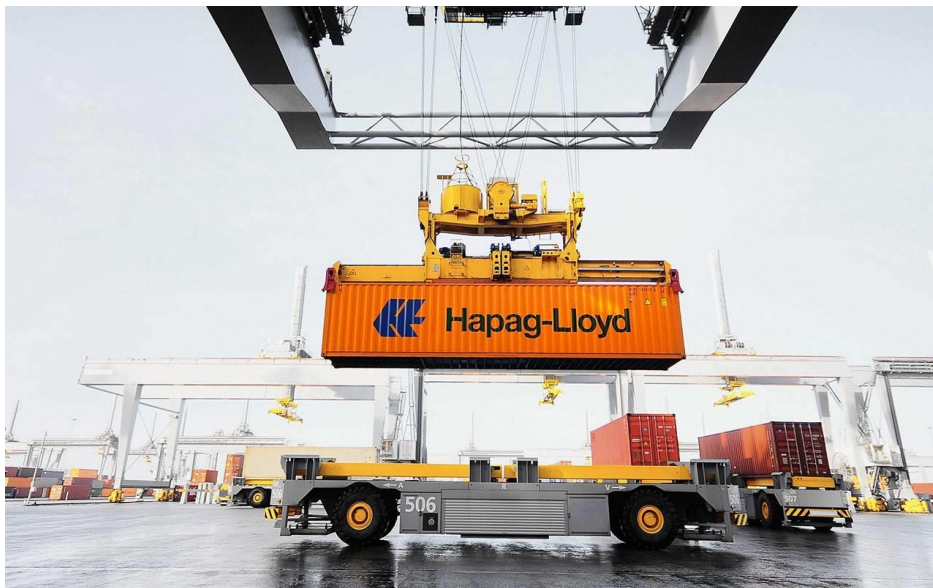
Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Ilustración 11. Contenedor de 20 pies




Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Ilustración 12. Contenedor de 40 pies



Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Ilustración 13. Bill of Lading Hapag Lloyd

Carrier: Hapag-Lloyd Container Line GmbH, Hamburg		Bill of Lading		Multimodal Transport or Port to Port Shipment	
Shipper:					
Consignee or order:		Carrier's Reference:	B/L No.:	Page:	
Notify Address: (Carrier not responsible for failure to notify, see clause 20 (1) Fmno)		Export References:			
Preceding Vessel:		Forwarding Agent:			
Ocean Vessel(s):		Consignee's Reference:			
Voyage No.:		Place of Receipt:			
Port of Loading:		Place of Delivery:			
Port of Discharge:					
Container No., Seal No., Marks and Nos.	Number and Kind of Packages, Description of Goods	Gross Weight:	Measurement:		
Shipper's declared value (see clause 7(1) and 7(2))		Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or liability on the connection by Carrier (see clause 1 (1) and 2)			
Total No. of Containers received by the Carrier	Packages received by the Carrier	RECEIVED BY THE CARRIER FOR THE SHIPPER'S ACCOUNT IN APPROXIMATE QUANTITIES AND SUBJECT TO THE SHIPPER'S DECLARATION OF THE TOTAL NUMBER AND QUANTITY OF CONTAINERS OR UNITS INDICATED IN THE BOX OPPOSITE HEREIN. THIS IS NOT A RECEIPT FOR THE CARRIER'S LIABILITY FOR DAMAGE TO OR LOSS OF THE GOODS AND CONTAINS THEREON THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFFS FROM THE PLACE OF RECEIPT TO THE PLACE OF DELIVERY, WHICHEVER IS APPLICABLE. ONE ORIGINAL BILL OF LADING, DULY ENDORSED, MUST BE SUBMITTED BY THE MERCHANT TO THE CARRIER IN CONNECTION WITH THE GOODS OR A DELIVERY ORDER. IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING THE MERCHANT EXPRESSLY ACCEPTS AND AGREES TO ALL TERMS AND CONDITIONS WHETHER PRINTED, WRITTEN OR OTHERWISE INCORPORATED, NOTWITHSTANDING THE NON-SIGNING OF THE BILL OF LADING BY THE MERCHANT.			
Movement:	Currency:	BY ACCEPTING THIS CARRIER'S BILL OF LADING THE MERCHANT RELEASES THE CARRIER FROM ALL LIABILITY FOR LOSS OF OR DAMAGE TO THE GOODS OR A DELIVERY ORDER, WHETHER PRINTED, WRITTEN OR OTHERWISE INCORPORATED, NOTWITHSTANDING THE NON-SIGNING OF THE BILL OF LADING BY THE MERCHANT.			
Charge	Rate	Amount	Freight payable at:		
			Number of freight units:		
Total Freight Payable	Total Freight Collected	Total Freight			

Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Ilustración 14. Formato instrucciones de Embarque

eaSI electronic-advanced Shipping Instruction Send Form Save as Draft Export Template Import Template

Please Use the Following Data to: Create a New B/L Instruction

Shipper: Carrier: Hapag-Lloyd

Shipment No.: B/L No.: Page: **1 / 3**

Comptree: To Order Shipper's Export Reference:

Forwarding Agent Address:

Notify Address: Add New Comptree's Reference:

Voyage No.: Voyage No.: Place of Receipt:

Port of Loading: Place of Delivery:

Port of Discharge:

Please find all Container and Cargo Details on the following page(s).

Movement Type: **DOOR/DOOR** PCL/PCL Total Number of Containers: **1** Total Number of Packages (calculated): **1**

AMS/NO Self-Bill: Brazil Tax ID:

Freight Payable At: Invoice Reference:

Set Charges to: All Prepaid All Collect Individually

Origin/Headage Charges: Prepaid Collect Sea Freight + Additional: Prepaid Collect Destination Port: Prepaid Collect

Origin Port Charge: Prepaid Collect Destination Headage Charges: Prepaid Collect

Document Type: **Sea Waybill** Number of Originals: Number of Suboriginals:

Original B/L: No. of Copies: Original B/L: No. of Copies:

Send me the Sea Waybill of Lading via (OBL may only use Post / Self-Collect): Remarks: Add Note

E-Mail Post

Download Self-Collect

Receiver E-Mail Address of Final B/L:

Version: 6.78 EA00102 vsp/16-udp EA00102 vsp/16-udp

eaSI Hapag-Lloyd

Page 2 / 3

Container No., Seal No., Marks and No.	Number and Kind of Packages, Description of Goods	Gross Cargo Weight, Measurement	Actions: Container / Cargo
Container No.: HLX7 873 9422	Number of Packages: <input type="text"/> Kind of Packages (UN Packing Code): <input type="text"/>	Gross Cargo Weight: <input type="text"/> Unit: <input type="text"/> Net Cargo Weight: <input type="text"/> Unit: <input type="text"/> Measurement: <input type="text"/> Unit: <input type="text"/> MS Code: <input type="text"/>	Container: <input type="text"/> <input type="button" value="COPY"/> <input type="button" value="ADD"/> <input type="button" value="REMOVE"/> <input type="button" value="REMOVE ALL"/> Cargo: <input type="text"/> <input type="button" value="COPY"/> <input type="button" value="ADD"/> <input type="button" value="REMOVE"/> Housebill: <input type="text"/> <input type="button" value="EDIT"/> <small>See last page(s) for Housebill data.</small>
Marks and No.	Print the Kind of Packages on B/L as <input type="text"/> Description of Goods: <input type="text"/>		
Seal No. 1: <input type="text"/>			
Seal No. 2: <input type="text"/>			
Seal No. 3: <input type="text"/>			

Please use the Description of Goods for any additional MS Codes


Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Ilustración 15. Seaway Bill Hapag Lloyd

07:12 GMT 27/07/2006

GMS Fax Ref: 2548423

Page 1 of 2

Carrier: Hapag-Lloyd AG, Hamburg		Sea Waybill		Multimodal Transport or Port to Port Shipment	
Shipper: ACCORD LOGISTICS KOREA CO.LTD O/B OF HIST CO., LTD 5F, SHINHAN B/D, #221 EWHA-DONG, JONGNO-GU, SEOUL, KOREA TEL: 822-776-5041					
Consignee: RAABERLOG INTERNATIONAL CO., LTD H-1037 BUDAPEST MONTEVIDEO HUNGARY TEL: (36 1) 888-5423 TEL: 36 1 888-5499 ATTN: AGNEE SAROSI NAGY Notify Address (Carrier not responsible for failure to notify): SAME AS CONSIGNEE		Carrier's Reference: SWB-No.: 26123113 HLCUSEL060710814		Page: 2 / 3	
Vessel(s): SHANGHAI EXPRESS		Voyage-No.: 28W29		Export References:	
Port of Loading: BUSAN, KOREA		Forwarding Agent:			
Port of Discharge: HAMBURG, GERMANY		Consignee's Reference:			
Container Nos., Seal Nos., Marks and Nos.		Number and Kind of Packages; Description of Goods		Gross Weight: Net Weight:	
		AS PER ATTACHED LIST ===== 770 PACKAGES		===== 9038.000 67.820 KGM MTQ	
SHIPPED ON BOARD, DATE : JUL-25-2006 PORT OF LOADING: BUSAN, KOREA VESSEL NAME SHANGHAI EXPRESS FREIGHT COLLECT FREIGHT AS ARRANGED					
Shipper's declared value (see clause 7(1) and 7(2)) Total No. of Containers received by the Carrier: 1 Packages received by the carrier:		Above Particulars as declared by Shipper. Without responsibility or warranty as to correctness by carrier.			
Movement: FCL/FCL		RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box opposite entitled "Total No. of Containers/Packages received by the Carrier" for Carriage subject to all the terms and conditions hereof (INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable, to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable. In accepting this Sea Waybill the Merchant expressly accepts and agrees to all its terms and conditions whether printed, stamped or written or otherwise incorporated, not withstanding the non-signing of this Sea Waybill by the Merchant.			
Charge Rate		Place and date of issue: SEOUL JUL-27-2006			
Freight payable at:		FOR ABOVE NAMED CARRIER HAPAG-LLOYD (KOREA) LIMITED (AS AGENT)			
Total Freight Prepaid		Total Freight Collect		Total Freight	

Express Cargo Bill/Sea Waybill - Not Negotiable

Express Cargo Bill/Sea Waybill - Not Negotiable

Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Ilustración 16. Formato de Preaviso Utilizado por Anave

No. de <u>booking</u>	No. de contenedor	No. de sello

PREAVISO HAPAG LLOYD	
Equipment Type	
VESSEL - VOYAGE	
Freight Kind	
Gross Weight (kg)	
Cert. Solas (Y/N)	
Exportador/ Importador	
Fact. Cargos SOLAS a	
Booking Number	
<u>Unit Notes</u>	
<u>Port of Load</u>	
<u>Port of Discharge</u>	
<u>Second Port of Discharge</u>	
IMO / UN	
TEMPERATURA	
VENTILACION	

Fuente: ANAVE (2018)

Ilustración 17. Formato de Preaviso con Contenido

No. de booking	No. de contenedor	No. de sello
52028510	HLBU9022094	HLD4365258

PREAVISO HAPAG LLOYD	
Equipment Type	40 HR
VESSEL - VOYAGE	CFS PANJANG 062
Freight Kind	FCL
Gross Weight (kg)	18000
Cert. Solas (Y/N)	N
Exportador/ Importador	.
Fact. Cargos SOLAS a	.
Booking Number	52028510
Unit Notes	WHOLE FROZEN LOBSTER
Port of Load	PUERTO CORTES, HN (HNPCR)
Port of Discharge	CAUCEDO – DOCAU
Second Port of Discharge	KAOHSIUNG – TWKHH
IMO / UN	N/A
TEMPERATURA	-18 C

Fuente: Anave (2017)

Ilustración 18. Fracción de Booking Confirmation

MOVE TYPE Port, Ramp or CY to Port, Ramp or CY	PLACE OF CARRIER RECEIPT	PLACE OF CARRIER DELIVERY
CARRIER, VESSEL, COUNTRY, LLOYD'S CODE, VOYAGE (HLCU) Hapag Lloyd, MOL MAJESTY, MH, 0424012, 045E	MAIN PORT OF LOAD MANZANILLO (PA) (PAMIT) SAIL DATE 10-Feb-2018 17:00	MAIN PORT OF DISCHARGE JACKSONVILLE, FL (USJAX) ESTIMATED ARRIVAL DATE 16-Feb-2018 07:00

Fuente: Anave (2018)

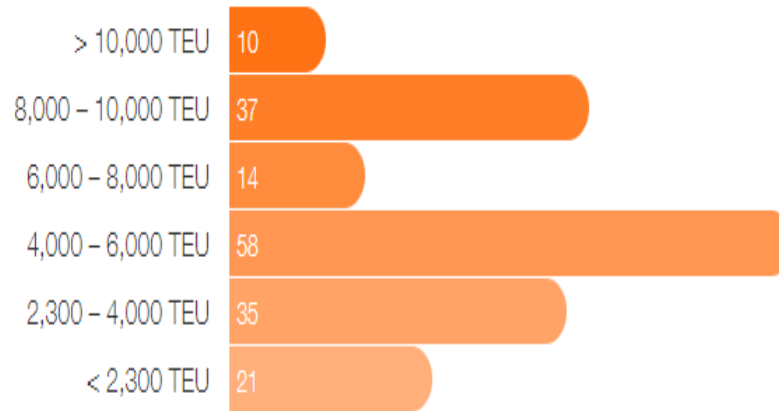
Ilustración 19. Asignación de Equipo

Barco	SAINT NIKOLAOS
Viaje	1804S
Cliente	ONTEX

No. de booking	No. de contenedor	No. de sello
54028482	BEAU4590155	HLD4358567

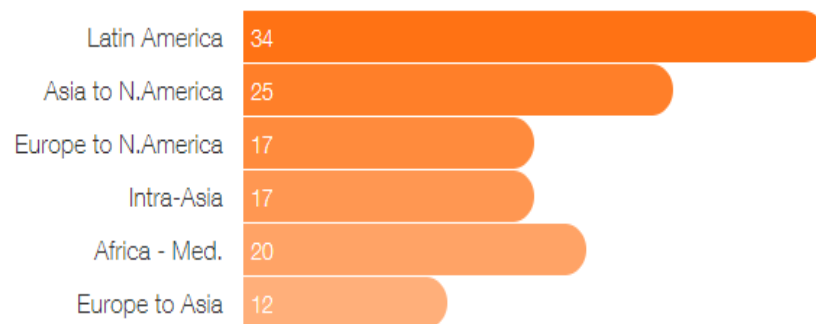
Fuente: Anave (2018)

Tabla 6. Flota Hapag Lloyd



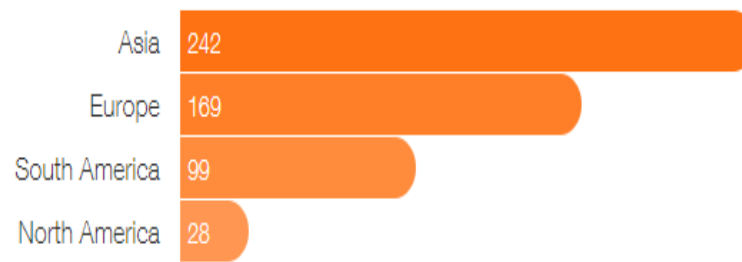
Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Tabla 7. Servicios de Transporte Hapag Lloyd



Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Tabla 8. Cobertura de Puertos Hapag Lloyd



Fuente: Hapag Lloyd (2016)

Yo Valeria Cecilia Osorio Aparicio, con número de cuenta 21351069 certifico que el informe elaborado como requisito de mi práctica profesional previo a la examinación del comité evaluador de la carrera de Relaciones Internacionales ha sido redactado en base a experiencias personales y doy fe que no ha sido copiado parcial o totalmente del trabajos anteriormente presentados, excepto aquellas partes que han sido debidamente citadas y cuyos autores han sido reconocidos dentro del texto de mi informe.

Habiendo dado fe de lo anterior, me someto a las sanciones contempladas en el Reglamento de Disciplina, según lo establecido en el artículo 16:” *En el caso de fraude en exámenes y plagio en trabajos, tareas, investigaciones o proyectos, se sancionará además con la anulación total de su valor*”. Remitiéndose al Comité de Ética para la firma del acta correspondiente por falta grave, aceptando matricular proyecto de graduación en el periodo siguiente.

Nombre y Firma del alumno