

## CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FORMATO



El conocimiento de embarque marítimo o comúnmente conocido por sus siglas en inglés B/L (*Bill of Lading*), sirve como contrato de transporte marítimo, constituye un comprobante fehaciente de que las mercancías se han embarcado y determina la responsabilidad de los contratantes. Como función básica para la mayoría de las operaciones, en su modalidad “a la orden” emitido por el agente de la naviera, evidencia y permite transferir la propiedad de la mercancía, por lo que puede ser negociable.

### QUIÉN LO ELABORA

El agente de la naviera que realiza el transporte.

### A QUIÉN VA DESTINADO

Al exportador, a la propia naviera a través del agente, y al importador.

### CONSEJOS PRÁCTICOS

Este documento se emite en tres originales que confieren el título de propiedad a quien los posee si se ha realizado en la modalidad negociable; de hecho con un sólo original es posible la tramitación de la propiedad por lo que se recomienda tener localizado en todo momento el juego completo de estos originales para cualquier operativa. Las copias no son negociables, por lo que en caso de que el comprador precise que se le informe avanzadamente de los detalles del embarque es aconsejable remitir estas y conservar los originales.

El conocimiento de embarque está muy influido por la operativa bancaria de los créditos documentarios que determina la información a contener, así como delimita las fechas aceptables y leyendas específicas para su emisión. Debido a que la emisión del documento es ajena al exportador, éste debe transmitir con detalle todos los datos que debe contener y revisar el cumplimiento de la solicitud sobre la copia inicial que le transmite el agente y, en su defecto, solicitar las modificaciones necesarias antes de su emisión, pues una vez emitido las modificaciones pueden suponer costes adicionales.

En los conocimientos de embarque siempre debe figurar el importe del flete y también es necesario indicar si el flete es pagado (*freight prepaid*) o es un flete pagadero en destino (*freight payable at destination*), dependiendo de si en el precio de venta de la mercancía se ha incluido el flete o no.

Teniendo en cuenta la necesidad indicada por el exportador de establecer una fechas concretas este documento mostrará las fechas reales en las que se realiza el embarque, pudiendo ser modificadas con la solicitud de “back day”, que permite cambiar la fecha de embarque por una anterior siempre que el contratante del transporte esté conforme, pues el propio agente no puede aceptar en su propio nombre la responsabilidad de este cambio y debe a su vez solicitar a la naviera, la aceptación para tramitar el cambio. Esta circunstancia de cambio de fecha es muy usual debido a la dificultad que presupone concretar día de embarque en un transporte marítimo. En cualquier caso, es importante para el exportador obtener este documento lo antes posible, con el fin de que esté en posesión del importador antes de que la mercancía llegue al puerto de destino.

Cuando el conocimiento de embarque forma parte de la remesa documental de un crédito documentario, se considera atrasado si se presenta después de veintiún días a contar desde la fecha de embarque, salvo que en el propio documento se establezca un período más amplio para su presentación.

En el frontal del conocimiento de embarque deberá figurar el nombre del transportista (la naviera) o su agente. Sin embargo, esto no quiere decir que el comprador (importador) tenga que nombrar al transportista o su agente en la solicitud de la apertura del crédito documentario. Simplemente significa que el documento de transporte deberá indicar el nombre del transportista. El solicitante de la carta de crédito es libre de estipular o no el nombre del transportista, aunque si no lo hace podría causar un retraso en el envío.

Otro de los aspectos a considerar es la importancia que tiene el conocimiento de embarque sobre la propiedad de la mercancía ya que ésta viaja con reserva de dominio por la compañía naviera y en los casos en que el coste del transporte se liquida en destino (*Freight collect*), la naviera no liberará la mercancía sin el cobro del flete, pudiendo retener dicha mercancía por el impago del transporte. En esta situación, que puede producirse sin el conocimiento del exportador, no hay posibilidad legal de despachar la mercancía si la liquidación del coste del transporte. No ocurre lo mismo en un flete prepago (*Freight prepaid*), pues la mercancía viaja como liberada porque ya se ha pagado el transporte, aunque se limita su entrega contra presentación del documento B/L .

Respecto de la pérdida de la documentación original de un B/L, puede no ocasionar problemas mientras que exista al menos un original del mismo, pero si se extravían los tres originales es un grave problema ya que la naviera (o su agente), no aceptará la confirmación verbal de los intervinientes en la operativa, sin solicitar el siguiente compromiso escrito: cartas remitidas por Consignatario (comprador) y *Shipper* (vendedor), aceptando la liberación de la mercancía y exonerando a la naviera de cualquier reclamación que esta liberación pudiera producir (*Letter of indemnity*). Además, el comprador deberá presentar un aval a la naviera por el importe correspondiente al de la compra, que está podría hacer efectivo con la finalidad de compensar al propietario de la mercancía, en el caso de que se le presentasen originales para su recogida con posterioridad y se hubiera producido fraude.

Existen muchos y diferentes tipos de conocimiento de embarque B/L. Cabe mencionar entre los más utilizados los siguientes:

- B/L a Bordo: confirma el embarque de la mercancía en el buque, incorporando al documento el texto “*on board*”. Este tipo de conocimiento de embarque es la forma más usual de emisión. Es aceptado en la operativa de un crédito documentario como “limpio y a bordo” (“*clean on board*”), aunque no sea de aplicación en la responsabilidad de la naviera que transporte la mercancía.
- B/L Recibido para el Embarque: implica que la mercancía ha sido recibida por el transporte en la fecha indicada, pero no se ha embarcado. Normalmente se utiliza en las entregas con transporte multimodal, confirmando la fecha en que el contenedor ha llegado a la terminal del primer transportista. No es recomendable en operaciones ligadas con la forma de crédito documentario pues el importador no solicita este documento ya que no le sirve para confirmar el embarque de la mercancía
- B/L Nominativo: emitido a nombre de una persona o empresa determinada, que podrá recoger la mercancía previa identificación y presentación de, al menos, un original del B/L. En caso de tramitación por parte del transitario o agente designado para la recogida de la mercancía debe ser entregado a este endosado (firmado en su reverso por quien esta nominativo) a efectos de cesión de derechos para dicha operativa, si bien no le confiere cesión para su negociación, por lo que en operativas de compraventa en tránsito no resulta operativo, al no poder negociarse libremente.
- B/L a la orden: en este modelo el propietario de la mercancía es el poseedor de la documentación original que puede transmitir la propiedad a otro mediante endoso convirtiéndolo en nominativo o simplemente endosando el documento como “al portador”. Este es uno de tipos de conocimiento de embarque más utilizados por los créditos documentarios con intervención bancaria en el que es el banco quien aparece como consignatario de la mercancía, endosando *a posteriori* dicha documentación a su cliente, que es el importador.
- B/L al portador: se emite como “al portador”, es decir, sin identificar al propietario de la mercancía que será el que posea la documentación original. No es muy aconsejable pues la pérdida del documento puede ocasionar graves problemas por lo que importadores y bancos no aceptan entregas con este tipo de B/L, que no es común en operaciones internacionales.
- B/L House: es un documento emitido por el agente transitario y no negociable. No aceptable en operaciones bancarias. Normalmente se acepta en envíos en los que bien el exportador o el importador asumen toda la operativa de la operación internacional.
- B/L Express: emitido por el agente transitario, permite la liberalización de la mercancía en destino con simples fotocopias; es decir, no se precisa documento original para trámite alguno. Es útil en casos de plena confianza entre vendedor y comprador así como en operaciones marítimas de rápido tránsito.

La responsabilidad del contratante del transporte se establece en relación al espacio ocupado por la mercancía en el buque para los casos de fuerza mayor, como son las averías simples y las averías gruesas, en las que el buque pudiera sufrir daños o el sacrificio de la mercancía, con exoneración directa de la naviera. Los conceptos de avería simple y gruesa, normalmente,

quedan descritos en el anverso del B/L, pues son consideraciones y responsabilidades del propio contrato de transporte.

- Avería simple: cuando el buque ha precisado la intervención marítima por avería, pudiendo ocasionar demoras en el tránsito así como gastos por remolcaje, manipulaciones por transbordo, etc., que deberán ser abonados proporcionalmente al espacio ocupado por la mercancía transportada en el buque por el contratante.
- Avería gruesa: la complejidad aumenta, pues a las circunstancias anteriores se debe añadir que ha sido preciso el sacrificio de mercancías para evitar la pérdida del buque o daños muy importantes por causas ajenas al buque pero atribuibles a la navegación (hundimientos, desplazamientos de carga, choques, etc.).

En los casos en que la mercancía llega con defectos para las reclamaciones hay que considerar dos situaciones:

- Daños aparentes: deben ponerse reservas indicativas del defecto o daño apreciado en el mismo documento que identifica la entrega de la mercancía (contenedor o grupaje).
- Daños no aparentes: en esta situación hay que tener en cuenta que la aplicación de leyendas como “Pendiente de revisión” o “ Conforme salvo examen”, no tienen ningún efecto ya que la ley marítima delimita la reclamación a un plazo de setenta y dos horas desde la entrega. Una vez transcurrido ese plazo no puede existir reclamación al efecto.

En los conocimientos de embarque es habitual encontrar una variedad de conceptos abreviados mediante siglas que se refieren a informaciones sobre pesos, dimensiones, costes, recargos, servicios, etc., que pueden ser solicitados por el propio comprador o introducidos por la propia naviera como identificativo de las características del envío

## **OBLIGACIÓN DOCUMENTAL SEGÚN EL INCOTERM CONVENIDO**

El exportador debe solicitar el documento y precisará de su emisión para una venta con transporte marítimo a partir del Incoterm CFR y hasta DDP incluyendo entre estos, todos los Incoterms de uso marítimo. En las ventas cuyas condiciones de entrega sean EXW, FCA, FAS y FOB es el importador el que tiene que contratar el transporte, por lo será quien tramite su solicitud al agente transitario para la realización del envío marítimo.

## **INFORMACIÓN EN INTERNET**

[Lloyds Directories](#) - Directorio mundial de puertos.

[IMO](#) - Información y normativas sobre transporte marítimo facilitadas por IMO (International Maritime Organization).

[Freightquote](#) - Cotizaciones y contratación de transporte internacional (exige registro).

[FIATA](#) - Federación Internacional de Transitarios.

[FETEIA](#) - Federación de Transitarios de España.

[Freightnet](#) - Directorio de transitarios clasificados por países.

Para obtener el Formato de Conocimiento de Embarque en formato Word listo para usar click en:

[Conocimiento de Embarque](#)

# DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL

**MODELOS DE LOS PRINCIPALES DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL LISTOS PARA USAR, CON EXPLICACIONES ACERCA DE PARA QUÉ SIRVEN, CÓMO RELLENARLOS Y CONSEJOS PRÁCTICOS PARA SU USO**

- [Factura Comercial Internacional](#)
- [Factura Proforma Internacional](#)
- [Packing list](#)
- [Albarán de Entrega](#)
- [Orden de Compra Internacional](#)
- [Condiciones generales de venta](#)
- [CMR Carta de Porte por Carretera](#)
- [Conocimiento de embarque B/L](#)
- [Carta de Porte Aéreo](#)
- [Conocimiento Multimodal FBL](#)
- [Cuaderno ATA](#)
- [Carta de Crédito Irrevocable L/C](#)
- [Certificado de Seguro de Transporte](#)
- [Certificado de Inspección](#)
- [Certificado de Origen](#)
- [Certificado de Origen Forma A](#)
- [Certificado de Análisis](#)
- [Certificado Fitosanitario](#)
- [Certificado Kosher](#)
- [Certificado Halal](#)

## [Pack Todos los Documentos](#)

