

El Conocimiento de Embarque en la República Dominicana

Aspectos legales, operativos y reclamaciones

Curso / Capacitación sobre Derecho Marítimo y Transporte Marítimo de Mercancías.

Dr. Ángel Ramos Brusiloff

Especialista en Derecho Marítimo
República Dominicana



Marco Jurídico

El régimen jurídico del **conocimiento de embarque en la República Dominicana** se sustenta en normas internacionales y en legislación nacional que regulan el transporte marítimo y las operaciones aduaneras.

Instrumentos internacionales

- **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (1978) – Reglas de Hamburgo.**
- **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo – Reglas de Rotterdam.**

Legislación nacional

- **Ley núm. 168-21 de Aduanas de la República Dominicana.**
- **Reglamento núm. 755-22 para la aplicación de la Ley 168-21 de Aduanas.**
- **Ley núm. 5-23 de Comercio Marítimo de la República Dominicana.**

Normativa complementaria del sector logístico

- **Reglamento núm. 96-98, relativo a la autorización para operar como agente internacional de carga y consolidador.**

¿Qué es el Conocimiento de Embarque?

El **conocimiento de embarque** (*Bill of Lading – B/L*) es el documento fundamental del transporte marítimo de mercancías.

Se trata de un **documento emitido por el transportista o por el capitán del buque**, mediante el cual se reconoce la recepción de las mercancías para su transporte y se establecen las condiciones bajo las cuales serán trasladadas hasta el puerto de destino.

En el comercio marítimo internacional, el conocimiento de embarque cumple **tres funciones jurídicas principales**:

- **Recibo de la mercancía:** acredita que el transportista recibió las mercancías descritas en el documento.
- **Prueba del contrato de transporte:** evidencia la existencia y las condiciones del contrato de transporte marítimo.
- **Título representativo de la mercancía:** permite la transferencia de la propiedad o posesión de la carga mediante la transferencia del documento.
- Este documento es esencial tanto para **las operaciones comerciales internacionales**, como para **los procedimientos aduaneros y las reclamaciones por pérdida, daño o retraso de la mercancía**.

Funciones Jurídicas del Conocimiento de Embarque

En el derecho marítimo y en el comercio internacional, el **conocimiento de embarque** cumple varias funciones jurídicas esenciales que lo convierten en el documento central del transporte marítimo de mercancías.

1. Recibo de la mercancía

El conocimiento de embarque constituye una **constancia de que el transportista ha recibido las mercancías** descritas en el documento, en el estado y cantidad indicados al momento del embarque.

2. Prueba del contrato de transporte

Sirve como **evidencia del contrato de transporte marítimo**, incluyendo las condiciones bajo las cuales el transportista se obliga a trasladar la mercancía desde el puerto de carga hasta el puerto de destino.

3. Título representativo de la mercancía

El conocimiento de embarque puede funcionar como **título de propiedad o de posesión sobre la mercancía**, permitiendo que la carga sea transferida mediante la **endoso o entrega del documento**.

4. Instrumento de control logístico y aduanero

El documento también cumple una función operativa al ser utilizado por **autoridades aduaneras, terminales portuarias, transportistas y consignatarios** para la identificación, control y entrega de las mercancías.

Contenido del Conocimiento de Embarque (I)

- El conocimiento de embarque contiene información esencial para identificar la mercancía, las partes del contrato de transporte y las condiciones bajo las cuales se realizará el transporte marítimo.

Información relativa a la mercancía:

- **Naturaleza general de las mercancías.**
- **Marcas o señales de identificación de la carga.**
- **Indicación de si la mercancía es peligrosa o inflamable.**
- **Número de bultos, piezas o unidades transportadas.**
- **Peso de las mercancías o cantidad declarada.**
- **Estado aparente de las mercancías al momento del embarque.**

Información relativa a las partes:

- **Nombre y establecimiento principal del transportista.**
- **Nombre del cargador o embarcador (shipper).**
- **Nombre del consignatario o destinatario (consignee).**

Contenido del Conocimiento de Embarque (II)

Información relativa al transporte

- **Puerto de carga y puerto de descarga.**
- **Lugar donde se emite el conocimiento de embarque.**
- **Número de originales del conocimiento de embarque emitidos.**
- **Lugar donde se transportarán las mercancías.**

Información contractual

- **Firma del transportista, del capitán o del agente autorizado.**
- **Monto del flete y lugar donde debe ser pagado.**
- **Fecha o plazo estimado para la entrega de las mercancías.**
- **Puerto de descarga convenido.**
- **Límites de responsabilidad del transportista.**

Reservas y Valor Probatorio del Conocimiento de Embarque

El **transportista, la línea naviera o la persona que emite el conocimiento de embarque** puede formular **reservas** cuando:

- Sabe o tiene **motivos razonables para sospechar** que los datos declarados sobre las mercancías **no representan con exactitud** la carga recibida.
- **No ha tenido medios razonables para verificar** la información proporcionada por el cargador.

En estos casos, el transportista puede **hacer constar una reserva en el conocimiento de embarque**, especificando:

- Las **inexactitudes detectadas**,
- Los **motivos de sospecha**, o
- La **falta de medios razonables para verificar los datos**.

Si el transportista **no formula reservas**, se presume que:

- Las mercancías fueron **recibidas y embarcadas en buen estado aparente**, y

Coinciden con **la descripción contenida en el conocimiento de embarque**.

Efectos Probatorios del Conocimiento de Embarque

El conocimiento de embarque tiene un **alto valor probatorio en el transporte marítimo**.

- Constituye **presunción, salvo prueba en contrario**, de que el transportista **recibió y cargó las mercancías** conforme a la descripción contenida en el documento.
- **No se admite prueba en contrario** cuando el conocimiento de embarque **ha sido transferido a un tercero de buena fe**.

Asimismo, en relación con el **flete y otros cargos**:

- Si el conocimiento de embarque **no especifica el flete**,
- o **no indica que el flete debe ser pagado por el consignatario**,
- o **no menciona pagos por demoras (demurrage) en el puerto de carga**,

se establece **por presunción, salvo prueba en contrario**, que el **consignatario no está obligado a pagar flete ni demoras**.

Reclamaciones y Acciones (I)

Aviso de pérdida, daño o retraso

Para ejercer reclamaciones derivadas del transporte marítimo de mercancías, la ley establece **plazos y formalidades específicas de notificación**.

Aviso por pérdida o daño aparente

- El **consignatario debe notificar por escrito** a la línea, al porteador o a su agente **a más tardar el primer día laborable** después de que las mercancías hayan sido puestas en su poder.
- El aviso debe **especificar la naturaleza del daño o de la pérdida**.

Si no se realiza esta notificación, se establece la **presunción, salvo prueba en contrario**, de que las mercancías fueron **entregadas conforme a la descripción contenida en el documento de transporte**.

Pérdida o daño no aparente

- Cuando el daño **no es visible al momento de la entrega**, el aviso debe darse **dentro de los quince (15) días consecutivos** siguientes a la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

Inspección conjunta

- Si el estado de las mercancías ha sido **objeto de una inspección o examen conjunto entre las partes**, **no es necesario el aviso por escrito**.

Facilidades para inspección

- En caso de pérdida o daño, **la línea y el consignatario deben otorgarse facilidades razonables** para la inspección de las mercancías y la verificación del **número de bultos**.

Reclamaciones y Acciones (II)

Avisos, prescripción y acciones de repetición

Reclamación por retraso

- No se pagará **indemnización por retraso** si no se ha dado **aviso por escrito al transportista o su agente** dentro de los **sesenta (60) días consecutivos** contados desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del consignatario.

Aviso del transportista al cargador

- La línea o el transportista puede **notificar al embarcador o cargador** sobre cualquier pérdida o daño **dentro de noventa (90) días consecutivos** contados desde la fecha en que ocurrió la pérdida o desde la fecha de entrega.

Si no se realiza esta notificación, se presume que **el transportista no sufrió pérdida o daño por culpa o negligencia del embarcador.**

Prescripción de las acciones

- Toda acción relativa al **transporte de mercancías por mar prescribe en un plazo de dos (2) años.**

El plazo comienza:

- **Desde el día en que las mercancías fueron entregadas, o**
- **Desde el último día en que debieron haberse entregado, si no fueron entregadas.**

Prórroga del plazo

- El plazo de prescripción **puede prorrogarse por acuerdo escrito entre las partes.**

Acción de repetición

- La acción de repetición puede ejercerse **incluso después de vencido el plazo de prescripción**, siempre que se interponga **dentro del plazo legal aplicable**, el cual **no podrá ser inferior a noventa (90) días** desde que quien ejerce la repetición **haya pagado la reclamación o haya sido emplazado a responder por ella.**

Jurisdicción en las acciones derivadas del transporte marítimo

Las acciones judiciales relativas al transporte marítimo de mercancías pueden ejercerse ante el **tribunal competente conforme a la ley del Estado donde se encuentre dicho tribunal**, siempre que exista conexión con alguno de los siguientes lugares:

1. **El establecimiento principal o la residencia habitual del demandado.**
2. **El lugar de celebración del contrato de transporte**, siempre que el demandado tenga allí un establecimiento, sucursal o agencia.
3. **El puerto de carga de las mercancías.**
4. **El puerto de descarga de las mercancías.**
5. **Cualquier otro lugar designado en el contrato o en el documento de transporte marítimo.**

Estas reglas permiten que las controversias derivadas del contrato de transporte marítimo **puedan ser conocidas por tribunales que tengan una conexión real con la operación de transporte.**

Arbitraje en el Transporte Marítimo de Mercancías

Las partes del contrato de transporte marítimo pueden **pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías sea sometida a arbitraje.**

Principales elementos del arbitraje

- El **acuerdo de arbitraje debe constar por escrito** entre las partes.
- El **procedimiento arbitral se celebrará en el lugar que las partes hayan pactado.**
- El arbitraje se llevará a cabo **conforme al procedimiento que las partes hayan convenido.**

Referencia al derecho internacional

En caso de controversia, el arbitraje puede regirse por lo dispuesto en el **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo)**, cuando la controversia esté vinculada a un transporte realizado por **un buque cuyo pabellón pertenezca a un Estado parte de dicho convenio.**

Este mecanismo permite a las partes **resolver disputas de manera especializada, técnica y más ágil que en la jurisdicción ordinaria**, lo cual es frecuente en el comercio marítimo internacional.

Período de Responsabilidad del Transportista

El **período de responsabilidad del transportista** comprende todo el tiempo durante el cual las mercancías se encuentran **bajo la custodia de la línea naviera o del porteador**.

Este período abarca:

- **El puerto de carga,**
- **El transporte marítimo, y**
- **El puerto de descarga.**

La responsabilidad del transportista **comienza** desde el momento en que **toma las mercancías a su cargo**, ya sea que las reciba:

- **Del embarcador o cargador,**
- **De otra persona autorizada,**
- **De una autoridad, o**
- **De un tercero.**

La responsabilidad **termina** cuando el transportista **entrega las mercancías**, ya sea:

- **Poniéndolas en poder del consignatario, o**
- **Poniéndolas a disposición del consignatario,** cuando éste no las recibe, conforme a lo establecido en:
 - **el contrato de transporte,**
 - **la ley aplicable, o**
 - **los usos del comercio en el puerto de descarga.**

Este concepto delimita **el inicio y el fin de la responsabilidad del transportista por pérdida, daño o retraso de las mercancías** durante el transporte marítimo.

Fundamentos de la Responsabilidad del Transportista

La **línea naviera o el transportista** es responsable de los perjuicios resultantes de:

- **La pérdida de las mercancías,**
- **El daño sufrido por las mercancías, o**
- **El retraso en la entrega,**

cuando el hecho que causó dichos perjuicios **ocurrió mientras las mercancías se encontraban bajo su custodia.**

No obstante, el transportista **puede exonerarse de responsabilidad** si prueba que:

- **Él, sus empleados o sus agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse** para evitar el hecho que causó el daño y sus consecuencias.

Retraso en la entrega

Existe **retraso en la entrega** cuando las mercancías:

- **No han sido entregadas en el puerto de descarga dentro del plazo acordado, o**
- **En ausencia de un plazo acordado, dentro del plazo que razonablemente se exigiría a un transportista diligente,** atendiendo a las circunstancias del caso.

Presunción de pérdida de las mercancías

El titular de la acción puede **considerar las mercancías como perdidas** cuando:

- **No han sido entregadas dentro de los sesenta (60) días consecutivos** siguientes a la expiración del plazo de entrega establecido.

Esta regla permite **activar las reclamaciones por pérdida total de la carga cuando la mercancía no aparece dentro de un tiempo razonable.**

Excepciones y Alcance de la Responsabilidad del Transportista

La línea naviera o el transportista puede ser responsable por **pérdida, daño de las mercancías o retraso en la entrega causados por incendio**, cuando el demandante pruebe que:

- El **incendio se produjo por culpa o negligencia** del transportista, de sus empleados o de sus agentes.
- La pérdida, el daño o el retraso ocurrieron por **culpa o negligencia en la adopción de las medidas razonablemente necesarias para apagar el incendio o mitigar sus consecuencias**.

Exoneración de responsabilidad

El transportista **no será responsable** cuando la pérdida, el daño o el retraso resulten de:

- **Medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas, o**
- **Medidas razonables para el salvamento de las mercancías.**

Concurrencia de causas

Cuando la **culpa o negligencia del transportista** concorra con otras causas que hayan producido la pérdida, el daño o el retraso:

- El transportista será responsable **en la medida en que el perjuicio sea atribuible a su culpa o negligencia**.

No obstante, el transportista podrá **exonerarse total o parcialmente** si prueba que **el daño no puede atribuirse a su culpa o negligencia**.

Este principio refleja el **sistema de responsabilidad basado en la culpa presunta del transportista**, característico del derecho internacional del transporte marítimo.

Límites de Responsabilidad del Transportista

La responsabilidad del transportista por **pérdida o daño de las mercancías** está sujeta a límites establecidos en unidades de cuenta.

Límite por pérdida o daño de mercancías

La responsabilidad del transportista no excederá de:

- **835 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga transportada, o**
- **2.5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el monto que resulte mayor.**

Límite por retraso en la entrega

En caso de **retraso**, la responsabilidad del transportista se limita a:

- **Una suma equivalente a dos veces y media (2.5) el flete pagadero por las mercancías afectadas por el retraso,**
sin que dicha suma **exceda la cuantía total del flete pagadero conforme al contrato de transporte.**

Mercancías agrupadas en contenedores o paletas

Cuando las mercancías se transportan **agrupadas en un contenedor, paleta u otro dispositivo de transporte**, se considerarán **como un solo bulto o unidad de carga transportada**, salvo que el conocimiento de embarque indique el número de bultos contenidos en dicho contenedor.

Este sistema establece **un límite económico a la responsabilidad del transportista**, manteniendo un equilibrio entre la protección del cargador y la previsibilidad del riesgo en el transporte marítimo.

Juicio Simulado: Reclamación Marítima

Caso práctico para análisis en clase

Una empresa exportadora en **Santos, Brasil**, embarca **20 contenedores de electrodomésticos** con destino al **Puerto de Río Haina, República Dominicana**.

El transporte se realiza bajo un **conocimiento de embarque limpio (Clean Bill of Lading)** emitido por la línea naviera.

Datos del conocimiento de embarque

- **Cargador:** Brasil Export Ltda.
- **Consignatario:** Comercial Dominicana S.A.
- **Puerto de carga:** Santos, Brasil
- **Puerto de descarga:** Río Haina, República Dominicana
- **Mercancía:** Electrodomésticos
- **Cantidad:** 20 contenedores

Al momento de la entrega en el puerto de descarga, el consignatario **detecta daños por humedad en 5 contenedores**.

El consignatario presenta **una reclamación contra la línea naviera por pérdida parcial de mercancía**.

Simulación de litigio marítimo

Los estudiantes deben analizar:

1. La cadena de custodia de las mercancías

Recepción en el puerto de carga

Transporte marítimo

Descarga y entrega

2. El conocimiento de embarque

Descripción de las mercancías

Estado aparente al embarque

Identificación de las partes

3. El aviso de daño

¿Se notificó dentro del plazo legal?

4. La responsabilidad del transportista

¿Ocurrió el daño durante el período de custodia?

Pregunta para el debate

¿Quién es responsable del daño de la mercancía y por qué?

- Abogados del consignatario
- Abogados de la línea naviera
- Tribunal

Tipos de Conocimiento de Embarque

El conocimiento de embarque puede clasificarse según **la forma en que se designa al titular de la mercancía y la manera en que se transmite el derecho sobre la carga.**

1. Conocimiento de embarque nominativo

Se emite **a nombre de una persona determinada.**

La mercancía se entrega **únicamente al consignatario identificado en el documento.**

Puede transferirse mediante **cesión conforme al derecho común y las normativas aduaneras aplicables.**

2. Conocimiento de embarque a la orden

Establece que la mercancía será entregada **a la orden del cargador o de un tercero.**

Permite la **transferencia del documento mediante endoso.**

Es el tipo más utilizado en **operaciones comerciales internacionales y financiamiento bancario.**

3. Conocimiento de embarque al portador

Indica que la mercancía será entregada **al portador del documento.**

No requiere que el documento esté a nombre de una persona específica.

Se transmite **mediante la simple entrega del original del conocimiento de embarque.**

Documentos de Transporte No Negociables

Sea Waybill (SWB)

El **Sea Waybill** es un documento de transporte marítimo **no negociable** que:

- **Evidencia el contrato de transporte, y**
- **Sirve como recibo de las mercancías por parte del transportista.**

Características principales

- **No es un documento negociable.**
- **No puede ser utilizado como instrumento de crédito o financiamiento bancario.**
- **No es endosable.**

Se utiliza cuando el **expedidor o cargador decide liberar desde el inicio el control de la carga al consignatario**, permitiendo la **entrega directa en el puerto de destino**.

En este caso:

- **No se requiere la presentación del original del conocimiento de embarque para la entrega, y**
- **La mercancía no puede ser comercializada o transferida durante el transporte.**

Este documento es común en **operaciones entre empresas relacionadas o relaciones comerciales de alta confianza** donde no existe necesidad de negociación documental de la carga.

Conocimientos de Embarque en Operaciones de Consolidación

En las operaciones de **carga consolidada (LCL – Less than Container Load)** pueden emitirse distintos conocimientos de embarque según el nivel de intermediación logística.

1. Conocimiento de embarque madre (Master Bill of Lading – MBL)

Es el conocimiento de embarque emitido por la **línea naviera**.

Cubre el **contenedor completo consolidado**.

Generalmente el consignatario es **el agente consolidador o agente de carga internacional en el puerto de destino**.

2. Conocimiento de embarque hijo (House Bill of Lading – HBL)

Es emitido por el **agente de carga internacional o freight forwarder**.

Corresponde a **cada embarcador individual dentro del contenedor consolidado**.

Se utiliza cuando la carga es **desconsolidada en destino**.

En la práctica operativa, **el conocimiento de embarque hijo sustituye la utilización del conocimiento de embarque madre para el despacho de las mercancías**.

3. Conocimiento de embarque nieto

- Es emitido por **un agente consolidador de carga cuando vende parte del espacio del contenedor a otro consolidador.**
- Surge en **operaciones de sub-consolidación logística.**
- Permite identificar **nuevos consignatarios o cargadores dentro del mismo contenedor consolidado.**

Importancia operativa

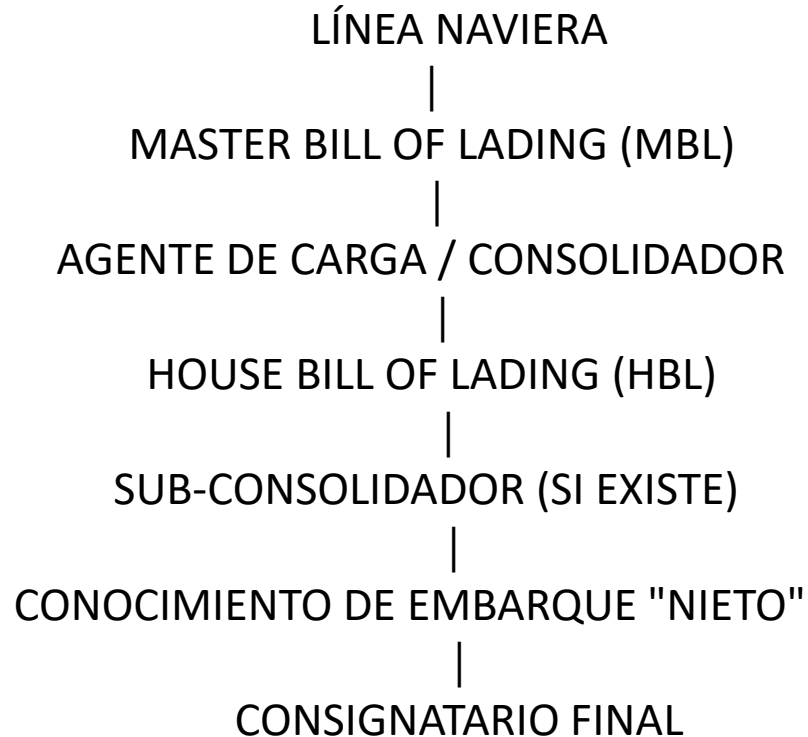
Los distintos tipos de conocimientos de embarque permiten a los **agentes de carga y consolidadores:**

- **Presentar la información del embarque ante las autoridades aduaneras.**
- **Corregir o ajustar los datos del transporte cuando sea necesario.**
- **Facilitar el proceso de desaduanización de las mercancías.**
- **Ejercer mayor control sobre la carga consignada a terceros durante el transporte y la entrega en destino.**

- Express Release (Sea Waybill Release). Se entrega la mercancía sin BL.
 - El cargador instruye a la Naviera entregar la carga.
 - Los BL se anulan en origen.
 - Es una operación documental simple.
 - Shipper y consignatario son una misma empresa.
 - Relación de confianza.
 - Mercancía pagada.
 - Se Evita retrasos.
 - No se necesita el currier que remita los originales
-
- Telex release.
 - Se emiten los originales.
 - Se devuelven al origen.
 - Se envía mensaje para liberar la carga.

Esquema de Consolidación de Carga y Conocimientos de Embarque

Operación de carga consolidada (LCL)



Explicación del flujo

1. **La línea naviera** emite el **Master Bill of Lading**, que cubre el contenedor completo.
2. **El agente de carga internacional (freight forwarder)** emite el **House Bill of Lading** para cada embarcador cuya mercancía forma parte de la carga consolidada.
3. Cuando un **consolidador vende espacio del contenedor a otro consolidador**, este puede emitir un **conocimiento de embarque adicional (“nieto”)** para sus propios clientes.
4. En el puerto de destino, el **contenedor es desconsolidado** y cada consignatario recibe su mercancía conforme al conocimiento de embarque correspondiente.

Importancia en la práctica logística

Este sistema permite:

- Gestionar **múltiples embarcadores dentro de un mismo contenedor**.
- Facilitar el **control documental de la carga**.
- Permitir a los agentes de carga **organizar el despacho aduanero y la entrega final** de las mercancías.

Caso Práctico: Agente Transitario que Actúa como Transportista Contractual

Caso para análisis en clase

Una empresa importadora en **República Dominicana** compra mercancías a un proveedor en **Shenzhen, China**.

El transporte se organiza a través de un **agente de carga internacional (freight forwarder)** que coordina el embarque.

El agente de carga:

- **Emite un House Bill of Lading (HBL)** al cliente dominicano.
- En el documento figura **como transportista contractual**, aunque en realidad **no es la línea naviera que transporta físicamente la mercancía**.

Paralelamente:

- **La línea naviera emite un Master Bill of Lading (MBL)** donde el consignatario es el **agente de carga en destino**.

Cuando la mercancía llega al **puerto dominicano**, el agente de carga:

- **Desconsolida el contenedor,**
- **Sustituye o ajusta la documentación,**
- **y gestiona el proceso de desaduanización del cliente** utilizando el **House Bill of Lading**.

Situación jurídica a analizar

Durante la entrega de la mercancía, el consignatario detecta **daños en parte de la carga** y decide presentar una **reclamación**.

Surgen entonces varias preguntas jurídicas:

1. ¿Quién responde frente al consignatario?

¿La línea naviera que transportó la carga?

¿El agente de carga que emitió el House Bill of Lading?

2. ¿Actúa el agente de carga como simple intermediario o como transportista contractual?

3. ¿Qué documento prevalece frente al cliente?

- Master Bill of Lading

- House Bill of Lading

4. ¿Puede el agente de carga modificar la documentación en destino para facilitar la desaduanización?

Tema clave para el análisis

En muchas operaciones logísticas, el **freight forwarder aparece frente al cliente como si fuera la línea naviera**, porque:

- **Emite el conocimiento de embarque,**
- **Controla la documentación, y**
- **Gestiona la entrega de la mercancía en destino.**

Esto plantea la cuestión jurídica de si el agente actúa como:

- **Agente intermediario, o**
- **Transportista contractual responsable frente al consignatario.**

“Si ustedes fueran abogados del consignatario, ¿a quién demandarían primero: al transitario que emitió el conocimiento de embarque o a la línea naviera?”

Errores más comunes en el conocimiento de embarque con impacto aduanero

En las operaciones de comercio exterior, los **errores en el conocimiento de embarque (Bill of Lading)** pueden generar **inconsistencias en el manifiesto de carga y en la declaración aduanera registrada en el sistema SIGA**, lo que puede derivar en **responsabilidades administrativas frente a la Dirección General de Aduanas**.

Errores más frecuentes

1. Diferencias en el número de bultos

Cantidad distinta entre el conocimiento de embarque, el manifiesto de carga y la declaración aduanera.

2. Diferencias en el peso de las mercancías

Peso declarado incorrectamente o inconsistencias entre documentos.

3. Descripción incorrecta de las mercancías

Descripciones genéricas o inexactas que no coinciden con la factura comercial o la clasificación arancelaria.

4. Identificación incorrecta del consignatario

Error en el nombre del importador o consignatario registrado en el documento.

5. Errores en los datos del contenedor o del sello

Número de contenedor incorrecto o inconsistencias en el número de precinto.

6. Diferencias entre Master Bill of Lading y House Bill of Lading

Información distinta entre los documentos emitidos por la línea naviera y el agente de carga.

Consecuencias frente a la Aduana

Estos errores pueden provocar:

- **Observaciones en el sistema SIGA**
- **Correcciones del manifiesto de carga**
- **Procedimientos administrativos sancionatorios**
- **Retención o verificación de las mercancías**
- **Multas administrativas conforme a la Ley 168-21 de Aduanas**

“Muchos procedimientos sancionatorios en aduanas no comienzan con un fraude... comienzan con un conocimiento de embarque mal elaborado.”

Cinco reglas para evitar problemas aduaneros con el conocimiento de embarque

En las operaciones de transporte marítimo y comercio exterior, una correcta elaboración del **conocimiento de embarque** es fundamental para evitar inconsistencias en el **manifiesto de carga, la declaración aduanera y el sistema SIGA**.

1. Verificar la coincidencia de la información documental

El conocimiento de embarque debe coincidir con:

- la **factura comercial**
- la **lista de empaque (packing list)**
- el **manifiesto de carga**
- la **declaración aduanera**

2. Confirmar correctamente los datos del consignatario

Errores en el **nombre del importador o consignatario** pueden generar:

- observaciones en SIGA
- retrasos en el despacho
- correcciones documentales ante Aduanas.

3. Revisar cuidadosamente bultos, peso y descripción de mercancías

Las diferencias en:

- **número de bultos**
- **peso bruto**
- **descripción de mercancías**

son una de las **principales causas de observaciones y sanciones aduaneras.**

4. Solicitar correcciones dentro de los plazos legales

La **Ley 168-21 de Aduanas** permite corregir errores documentales si se actúa oportunamente:

- **10 días** para solicitar correcciones del manifiesto
- **15 días** para justificar diferencias de bultos.

5. Corregir voluntariamente los errores

La ley establece **reducciones importantes de las multas** cuando el operador corrige el error:

- **75 % de reducción** por reparación voluntaria
- **50 %** si se corrige después de una actuación de Aduanas
- **40 %** por autoliquidación y pago
- **30 %** si se aceptan los hechos en el procedimiento administrativo.

“En el comercio marítimo internacional, muchas controversias legales y sanciones aduaneras comienzan con algo aparentemente simple: un conocimiento de embarque mal elaborado.”

Reducción de multas en la Ley de Aduanas (Ley 168-21)

La **Ley 168-21 de Aduanas** establece mecanismos de **reducción de multas administrativas**, cuando el operador corrige o reconoce el incumplimiento.

Estas reducciones buscan **incentivar la corrección voluntaria y la cooperación con la autoridad aduanera**.

Reducción por reparación voluntaria

Cuando el operador **corrige voluntariamente el incumplimiento antes de cualquier actuación de la autoridad aduanera**.

Reducción de la multa:

- **75 %**

Reparación después de actuación de la Aduana

Cuando el operador **corrige el error después de iniciada una actuación de la administración aduanera**.

Reducción de la multa:

- **50 %**

Aceptación de hechos en procedimiento administrativo

Cuando existe **acto de apertura de procedimiento administrativo** y el operador:

- **acepta los hechos, y**
- **subsana el incumplimiento**

Reducción de la multa:

- **30 %**

Autoliquidación y pago de la sanción

Cuando el operador **reconoce el incumplimiento, autoliquidada y paga la sanción.**

Reducción de la multa:

- **40 %**

“Mientras más temprano se corrija el error frente a la Aduana, mayor será la reducción de la multa.”

Esto demuestra que la ley **premia la transparencia y la corrección temprana de los errores**, algo muy relevante cuando el problema proviene de **errores en el conocimiento de embarque o en el manifiesto de carga.**

“En el comercio marítimo internacional, un conocimiento de embarque bien elaborado no solo facilita el transporte de la mercancía, sino que también previene conflictos legales y responsabilidades aduaneras.”

Gracias por su atención