

Antes de emitir un conocimiento de embarque: la lista de verificación previa

Cómo usarla. Recórrala una vez con el expediente abierto al lado. Todo lo que no pueda marcar es una pregunta para el embarcador, el transportista o su propia operación **antes** de preparar el documento, no después. El último bloque es el que más gente se salta y el que más demoras causa.

Las partes — quién aparece en el documento

- ☐ **Embarcador / exportador: razón social completa, domicilio, país y un contacto que pueda responder fuera de horario.**

POR QUÉ El embarcador es quien contrata con el transportista, y los datos de la carga se consignan como *datos proporcionados por el embarcador*: la responsabilidad sobre ellos recae en ese nombre. **ERROR CLÁSICO** Poner un nombre comercial, una división o su propia agencia de carga en lugar de la persona jurídica que figura en la factura comercial. Si hay carta de crédito, un nombre que difiera del crédito en una sola palabra es una discrepancia.
- ☐ **Consignatario: la redacción exacta, decidida antes de que nadie escriba.**

POR QUÉ Esta única línea decide quién puede retirar la carga. Nombrar a un consignatario hace la mercancía entregable a esa parte. Una redacción que la hace entregable «a la orden» o «a la orden de» un banco permite transferir el conocimiento por endoso, y quien tenga un original debidamente endosado controla la carga. **ERROR CLÁSICO** Elegir «a la orden» por costumbre en una venta a cuenta abierta, o nombrar al agente aduanal porque él lleva el expediente. A quien nombre esta línea es a quien el transportista atenderá.
- ☐ **Parte a notificar (*notify party*): una decisión distinta de la del consignatario, tomada a propósito.**

POR QUÉ La parte a notificar es a quien el transportista avisa cuando el buque llega. Es un destinatario de información. **ERROR CLÁSICO** Tratar «notify» y consignatario como un mismo campo. El agente aduanal o el almacén suelen ir en «notify»; ponerlos en la línea del consignatario les entrega la carga. El error inverso es dejar «notify» en blanco en una importación consignada a un banco: nadie recibe el aviso de llegada y los días libres se consumen con el expediente detenido.
- ☐ **La empresa emisora: su propia razón social, domicilio y contacto, tal como aparecen en el resto de su documentación.**

POR QUÉ Un conocimiento hijo nombra a quien lo emite, y las partes posteriores lo cotejan contra la reserva y contra su factura. **ERROR CLÁSICO** El domicilio de una sucursal en el conocimiento y la matriz en la factura, de modo que cuentas por pagar del consignatario no puede casar los dos documentos.

Las referencias — cómo se vuelve a encontrar el documento

- ☐ **Número de conocimiento de embarque, asignado de su propia serie antes de empezar.**

POR QUÉ Es la identidad del documento. Todo mensaje, corrección y liberación posterior se referencia contra él. **ERROR CLÁSICO** Reutilizar un número de una reserva cancelada y vuelta a reservar, con lo que quedan dos documentos vivos con el mismo número en el mismo tráfico.

Reúna todo esto antes de abrir el formato de su transportista. Nada de lo que aparece en esta hoja es un conocimiento de embarque: es la lista de lo que necesita tener delante para que el documento que finalmente emita no haya que corregirlo. Cada punto indica qué debe tener, por qué importa cuando la carga se mueve y el error que más se comete.

- ☐ **Número de reserva (*booking*) del transportista, tomado de la confirmación de reserva.**

POR QUÉ Es como el transportista vincula su carga con su cupo en una salida concreta. **ERROR CLÁSICO** Copiarlo de un correo reenviado y perder un prefijo o un cero a la izquierda. El contenedor se queda entonces sin reserva localizable en la terminal.
- ☐ **Referencia del embarcador, orden de compra o referencia de exportación.**

POR QUÉ Es como el almacén y cuentas por pagar del comprador casan su documentación con su propio pedido. **ERROR CLÁSICO** Omitirla porque el campo es opcional. La factura se queda semanas sin casar en destino.

La ruta — dónde empieza y termina el transporte

- ☐ **Lugar de recepción y lugar de entrega, sólo si el transporte realmente empieza o termina tierra adentro.**

POR QUÉ Describen el transporte más allá de los puertos y son lo que indica si vendió un servicio puerto a puerto o puerta a puerta. **ERROR CLÁSICO** Copiar los puertos en estas líneas para no dejar el espacio vacío. Eso describe un transporte combinado que quizá no contrató y quizá no pueda ejecutar.
- ☐ **Puerto de carga: el puerto, no la ciudad más cercana.**

POR QUÉ Es donde el transportista toma la mercancía a bordo y ancla el tránsito. **ERROR CLÁSICO** Nombrar una ciudad del interior, o nombrar un puerto que existe en más de un país sin el UN/LOCODE que resuelve cuál es.
- ☐ **Puerto de descarga: donde termina el transporte marítimo.**

POR QUÉ Fija dónde descarga el transportista, y de ahí dependen el aviso de llegada, los días libres y los trámites aduaneros de ese puerto. **ERROR CLÁSICO** Escribir el destino interior del cliente en la línea de descarga porque es adonde va finalmente la mercancía.
- ☐ **Buque y viaje, tomados de la confirmación del transportista el mismo día de la emisión.**

POR QUÉ El número de viaje es lo que manifiesta su carga en una salida concreta. **ERROR CLÁSICO** Escribir un buque plausible porque la línea estaba vacía. Cuando el buque realmente no está asignado, lo convencional es decirlo en lugar de adivinar, y corregirlo cuando el transportista lo asigne.

Los datos de la carga — lo que declara el embarcador

- ☐ **Marcas y números, leídos de las cajas y no del embarque anterior.**

POR QUÉ Las marcas son la forma en que un tarjador, un almacén y un funcionario de aduanas identifican físicamente la mercancía. **ERROR CLÁSICO** «S/M» en el conocimiento mientras la lista de empaque lleva marcas impresas, o marcas que difieren de las cajas por un espacio, un guion o un cambio de mayúsculas. El desconsolidado se detiene mientras alguien averigua si es la misma carga.

- ☐ **Cantidad y clase de bultos, contados al mismo nivel al que cuentan los demás.**

POR QUÉ El número de bultos es lo que el transportista recibe y lo que el consignatario tarja en la entrega. **ERROR CLÁSICO** Contar tarimas en el conocimiento y cajas en la factura, de modo que un documento dice diez y el otro cuatrocientos. Declare ambos: «10 tarimas con 400 cajas».

- ☐ **Descripción de la mercancía: la descripción comercial sencilla, acordada con el embarcador.**

POR QUÉ Es la descripción que el transportista recibe y que lee el banco del comprador. **ERROR CLÁSICO** Un SKU interno, un nombre comercial de marketing, o una descripción que contradice la factura comercial. Bajo carta de crédito debe coincidir con el crédito. La clasificación arancelaria va en la documentación aduanera, no en esta línea.

- ☐ **Peso bruto, con la unidad escrita al lado.**

POR QUÉ El peso bruto es la mercancía más todo el embalaje, tarimas y estiba: es lo que manejan el transportista y la terminal. **ERROR CLÁSICO** Este tiene dos formas, ambas cotidianas. Poner el peso neto —sólo la mercancía— en una línea de peso bruto rebaja el embarque en toda la tara del embalaje. Y anotar una cifra en libras donde la línea pide kilos: un número sin unidad al lado no es un peso.

- ☐ **Peso neto y volumen, declarados sólo si los tiene y coherentes con todo lo demás.**

POR QUÉ El volumen determina el flete en carga suelta y determina el plan de estiba. **ERROR CLÁSICO** Declarar el volumen de la mercancía en lugar del volumen de los bultos ya embalados. Las dimensiones se miden sobre la tarima, incluida la tarima.

- ☐ **Totales que sean la suma de las líneas.**

POR QUÉ Todos, aguas abajo, comprueban el total contra las líneas antes que cualquier otra cosa. **ERROR CLÁSICO** Un total escrito a mano y luego una línea corregida sin rehacerlo. Los totales se calculan, no se recuerdan.

Si la carga viaja en contenedor

- ☐ **Número de contenedor: cuatro letras y siete dígitos, con el dígito verificador comprobado.**

POR QUÉ El último dígito del número de contenedor se calcula a partir del resto. Existe precisamente para detectar una transposición. **ERROR CLÁSICO** Dos dígitos intercambiados al transcribir. Parece correcto, pasa el ojo humano y falla en la puerta de la terminal.

- ☐ **Número de precinto, tamaño y tipo, y la tara leída en la placa del propio contenedor.**

POR QUÉ El precinto registrado es la prueba de que la caja se cerró sobre su carga; la tara forma parte del peso verificado. **ERROR CLÁSICO** Registrar el precinto de la reserva en lugar del precinto realmente colocado en el llenado, y tomar la tara de una tabla de tamaños en vez de leer la placa.

- ☐ **Masa bruta verificada (VGM), y con qué método se obtuvo.**

POR QUÉ Conforme al requisito de peso de contenedores del convenio SOLAS, un contenedor lleno necesita una masa bruta verificada antes de ser cargado. Esa cifra es la carga más la estiba más la tara del propio contenedor: o la caja completa pesada en báscula, o la carga pesada y la tara sumada.

ERROR CLÁSICO Declarar el peso de la carga como masa bruta verificada, con lo que la cifra queda corta por la tara. La masa verificada se entrega al transportista en su propio plazo y por su propio canal; el conocimiento no es donde se presenta.

Flete, emisión y estado de la mercancía

- ☐ **Condiciones de flete, y dónde es pagadero.**

POR QUÉ Indica quién le debe al transportista y sustenta el derecho de retención del transportista sobre la carga. **ERROR CLÁSICO** «Por cobrar» en una venta en la que el vendedor ya vendió con flete pagado. Se pide al consignatario pagar un flete que ya le cobraron dentro del precio, y la carga se queda parada mientras las dos partes discuten.

- ☐ **Cuántos originales se emiten, decidido con el cliente y no en la impresora.**

POR QUÉ Los originales son un juego físico. Una vez que se entrega uno contra la entrega de la mercancía, los demás quedan sin efecto. **ERROR CLÁSICO** Este también tiene dos formas. Emitir el juego completo y mandarlo entero en un solo sobre por mensajería, de modo que una pérdida se lo lleva todo. O emitir originales cuando el cliente necesitaba una liberación telex o exprés y no debía existir ninguno.

- ☐ **Lugar y fecha de emisión.**

POR QUÉ La fecha de emisión es cuándo se extiende el documento. No es la fecha en que la mercancía se puso a bordo. **ERROR CLÁSICO** Ajustar la fecha de emisión para encajar en la fecha límite de embarque de una carta de crédito. Eso no es un atajo administrativo.

- ☐ **Situación y fecha de «a bordo», cuando la mercancía ya está cargada.**

POR QUÉ Un conocimiento que sólo dice «recibido para embarque» indica que el transportista tiene la mercancía; una anotación de a bordo indica que está cargada en el buque nombrado. Los bancos la buscan. **ERROR CLÁSICO** Suponer que la fecha de emisión hace el trabajo de la fecha de a bordo.

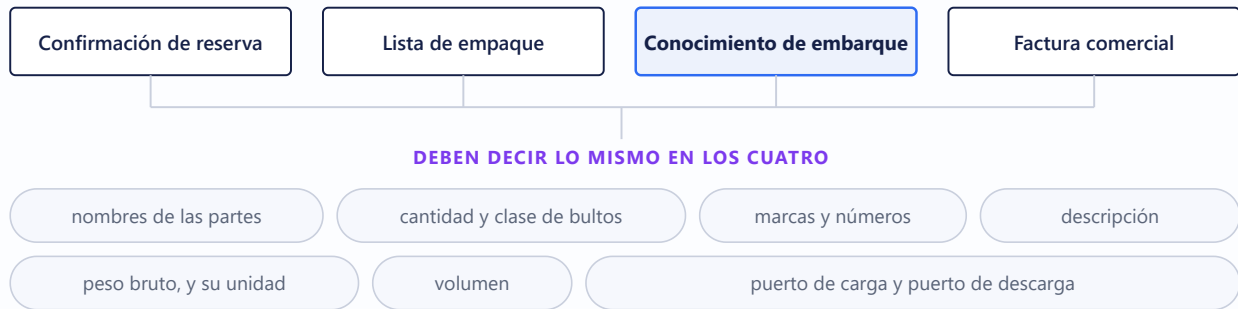
- ☐ **El estado de la carga tal como se recibió realmente.**

POR QUÉ El conocimiento es el recibo del transportista sobre el aparente buen orden y estado de la mercancía. Una anotación sobre embalaje dañado o incompleto es el registro del transportista de lo que recibió. **ERROR CLÁSICO** Presionar por un conocimiento limpio cuando la tarja anotó cajas aplastadas o una tarima mojada. Eso no repara la carga: elimina el registro del daño.

- ☐ **El formato propio del transportista y sus condiciones, confirmados antes de preparar nada.**

POR QUÉ Las condiciones de transporte son del transportista. No se reproducen en esta hoja y varían entre transportistas y entre tráficos. **ERROR CLÁSICO** Preparar sobre un formato genérico y descubrir en el mostrador que el transportista sólo acepta el suyo. Pregunte qué formato y dónde están sus condiciones antes de llenar nada.

Los mismos datos aparecen en la confirmación de reserva, la lista de empaque, la factura comercial y, si la hay, la carta de crédito. Póngalos uno al lado del otro antes de emitir y confirme que cada uno de estos dice lo mismo en todos los sitios donde aparece.



Un solo conjunto de datos, cuatro documentos. Una discrepancia en cualquiera de los campos de abajo es una discrepancia que el transportista, el banco o la aduana encontrarán antes que usted.

- | | |
|---|---|
| ☐ nombres del embarcador y del consignatario, escritos igual | ☐ peso bruto, y su unidad |
| ☐ cantidad y clase de bultos | ☐ volumen |
| ☐ marcas y números | ☐ puerto de carga y puerto de descarga |
| ☐ descripción de la mercancía | ☐ las referencias que citó en cada uno |

ERROR CLÁSICO Corregir una cifra en un documento bajo presión de tiempo y no en los otros tres. Una discrepancia entre el conocimiento y la lista de empaque es una de las causas más comunes de que se atasque el despacho del consignatario.

Dónde esto deja de ser una lista. Cada punto de esta hoja es un dato que Linbis ya guarda en el expediente del embarque, de modo que la documentación se genera desde el expediente en vez de volver a teclearse: conocimientos madre e hijo, *sea waybills*, avisos de llegada, manifiestos, recibos de muelle y órdenes de entrega salen del mismo registro, en la variante comercial que elija —*switch*, liberación exprés o telex, a la orden, directo, *short form*, *charter party*, transporte combinado—. Una actualización del transportista en el conocimiento madre se escribe sola en cada conocimiento hijo por debajo. **linbis.com**

Qué es esta hoja. Esta es una lista de verificación previa publicada por Linbis, una empresa de software para agentes de carga. Es una ayuda de trabajo para reunir información antes de preparar un conocimiento de embarque. No es un conocimiento de embarque y no es el formato de ningún transportista. Nada de lo aquí impreso ha sido emitido ni firmado por un transportista y no se ha recibido mercancía alguna contra esta hoja. Utilice el formato propio de su transportista y confirme con él sus condiciones; esas condiciones no se reproducen aquí. Linbis no es un despacho de abogados y no presta asesoría legal: esto es información general, no asesoría sobre su embarque, y no asumimos responsabilidad por pérdidas o daños derivados de su uso.