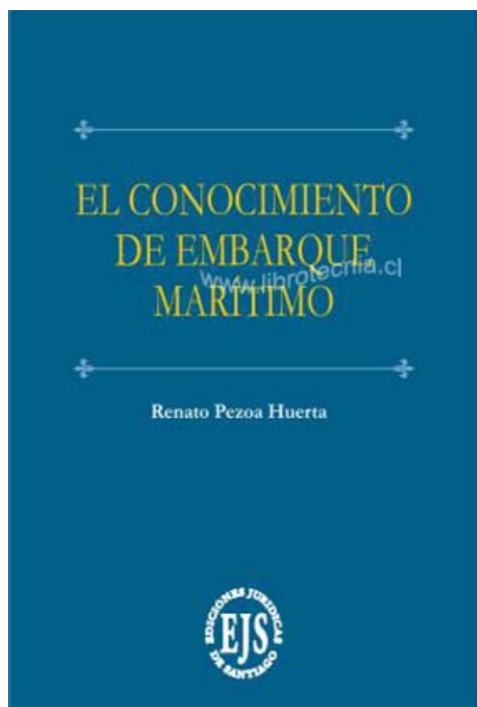




LECTURAS RECOMENDADAS. JULIO 2026

El conocimiento de embarque marítimo



Fuente: **Renato Pezoa Huerta.**
Ediciones Jurídicas de Santiago.
Enero de 2022.

Resumen: la obra comienza describiendo la evolución histórica del *Bill of lading (B/L)*, remontándose

al menos al siglo XI, aunque una configuración similar a la actual, se aprecia a partir del siglo XIV.

Un dato relevante, respecto de esta evolución, es el primer Tratado de derecho mercantil que dedica un capítulo a este documento, obra de Gerard Malynes (de 1622), titulado “Flete de barcos, cartas de flete y los conocimientos de embarque” (p. 15).

Todavía estábamos lejos de la capacidad de posesión sobre las mercancías que otorgan los conocimientos de embarque modernos, característica que se consolida durante el siglo XIX.

Se comentan leyes nacionales que impactaron su desarrollo, así como tratados internacionales que regularon, regulan o buscaron disciplinar la actividad.

Finalmente, en el mismo estilo breve y preciso de todo el capítulo, culmina con el derecho nacional que incorpora, en el libro III del Código

de Comercio, “todo el contexto de las Reglas de Hamburgo” (p. 25).

El capítulo II explica los trazos fuertes de la regulación en la materia, con especial énfasis en la legislación nacional.

Junto con el concepto, requisitos, tipos de conocimientos de embarque, y versión electrónica del mismo, el autor nos invita a contrastarlo con otros instrumentos mercantiles, así como conectarlo con medios de pagos como las cartas de crédito (que se usan para mayor seguridad), así como con los denominados *incoterms* (*international commercial terms*), los que son esenciales para la compraventa internacional de mercancías.

A pesar de la importancia que el documento tiene como prueba de la posesión de las mercancías, su función principal es otra: expresar los términos y condiciones del contrato de transporte marítimo aunque, tal como se desarrolla en el capítulo III, hay otros medios de probarlos, incluso contraviniendo el contenido del conocimiento de embarque.

El capítulo IV se refiere a diversos aspectos vinculados a la emisión del instrumento, tales como las partes y sus obligaciones, lugar, fecha y hora de emisión, personería para firmar, derechos y obligaciones del capitán y el armador, y modificaciones que se efectúen al documento.

El capítulo siguiente, por su parte, profundiza sobre el valor del conocimiento de embarque como

título para la posesión simbólica de las mercancías que, a su vez, permite transferir los derechos que se tengan sobre estas mediante la entrega del documento.

El último capítulo podría dar lugar a otro estudio diferente: el conocimiento de embarque y el crédito documentario bancario.

Recomendación: fuera del ámbito del transporte marítimo y algunos de los actores más relevantes del sector, el documento que aquí se analiza, es poco conocido.

La historia de intercambio comercial, de carácter internacional, recoge la indisoluble conexión entre la sofisticación y eficacia de esta herramienta jurídica, y el desarrollo de dicha actividad impactando, además del transporte, los contratos de compraventa y seguro, así como los medios de pago que requieren un involucramiento más intenso de la banca.

Todo esto, desde ya, constituye un buen motivo para embarcarse en la lectura que nos propone el jurista en comento, pero también lo es el conocimiento de la valiosa información que se consigna en los *Bill of lading*, la que, sin duda, trasciende la estrategia comercial y, mediante su adecuado uso, de modo controlado en un marco general, o en una operación específica que llame particularmente la atención de autoridades aduaneras, policiales y/o sanitarias. Para ilustrar este punto, basta señalar algunas estipulaciones que debe contener un

conocimiento de embarque: naturaleza de la mercancía; su carácter de peligroso; cantidad, peso, bultos y marcas que permitan identificarla; el estado aparente de la misma; la identificación de las partes involucradas; puerto de carga y de descarga; si la mercancía se transporta o podría transportarse en la cubierta, entre otras.

Como se puede apreciar, esta información, mediante un correcto análisis de datos, permite realizar completos análisis de riesgos, así como hallazgos de interés público, lo que se incrementa con la digitalización de los documentos y, más aún, con la tecnología *blockchain* y las ventanillas únicas.

SAFE Framework of Standards



Fuente: Organización Mundial de Aduanas. Junio de 2025. Disponible en: https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/safe-framework-2025_en.pdf?la=en

Resumen: Antes de entrar derechamente en el resumen de esta edición, es aconsejable comenzar con un breve contexto histórico.

Su primera edición data de junio de 2005, respondiendo a un escenario geopolítico y de seguridad marcado por el 11 de septiembre de 2001.

La idea central era proteger las cadenas logísticas del comercio internacional del terrorismo transnacional, sin afectar el flujo del comercio legítimo.

Desde el año 2005 a la actualidad se han producido cambios significativos, por ejemplo, de los tradicionales Pilares Aduana-Aduana (centrado en intercambio electrónico de información y gestión uniforme de riesgos) y Aduana-Empresa (principalmente dedicado al Operador Económico Autorizado OEA; y en la edición del año 2015 se pasó a una estructura que contempla un Tercer Pilar, a saber, Aduana-Otros Organismos Gubernamentales e Intergubernamentales, el que permitió la institucionalización de la Gestión Coordinada de Fronteras.

Los cambios continuaron, incorporando otros aspectos en los tres pilares, por ejemplo, en este último pilar, se incorporó la cooperación en materia de cumplimiento medioambiental, gestión de riesgos conjunta y facilitación interinstitucional para las PYMES.

Es importante destacar que una de las grandes quejas iniciales era la acusación de que este marco

favorecía a las grandes empresas, especialmente de Estados Unidos y Europa, e incluso se acusó al OEA de vulneración de varios artículos del GATT, básicamente por su carácter discriminatorio, con el tiempo, esta crítica ha quedado en el olvido y, la citada figura de seguridad y facilitación del comercio ha sido incorporada en numerosos sistemas jurídicos a nivel mundial, inclusive Chile, que lo establece mediante el artículo 23 bis de la Ordenanza de Aduanas.

Después de este breve preámbulo, vayamos directamente a los trazos fuertes del Marco SAFE del año 2025.

El documento comienza con una breve carta del Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas, en la que destaca la evolución del mismo, valorando a las PYMES y señalando la relevancia del acceso de estas a los estándares aquí propuestos, ya que para él innovación y *compliance* se refuerzan mutuamente, “estimulando el crecimiento económico sustentable” (p. 4).

Luego, la tabla de contenidos nos informa de 7 numerales y 5 anexos.

El I es la introducción, y en él se establecen varias ideas interesantes. Una que parece crucial: el Marco SAFE crea principios y estándares que se busca sean los mínimos adoptados por los miembros de la Organización Mundial de Aduanas. Los cinco elementos fundamentales del Marco SAFE son los siguientes:

- Información electrónica y anticipada de la carga.
- Gestión de riesgos (que cada país enfoca de acuerdo con su realidad).
- Inspección de cargas de alto riesgo (a la salida de la mercancía, preferentemente a través de métodos no intrusivos).
- Beneficios para las empresas (siempre que cumplan estándares mínimos de seguridad y mejores prácticas).
- Cooperación intergubernamental (para equilibrar las necesidades de seguridad y facilitación del movimiento de mercancías).

También se expresa la construcción de capacidades para la adopción e implementación de este marco.

Para que sea exitosa, “es fundamental que ya exista voluntad política e integridad” (p. 9).

Cerrando la introducción, hay un apartado dedicado a los beneficios para gobiernos, aduanas y empresas que adoptan el conjunto de estándares y principios aquí establecidos.

A continuación, se detallan los tres pilares, de los que se destacarán algunas de sus características esenciales y/o relevantes para un análisis estratégico del mismo.

En el caso del Pilar I, en esencia, busca establecer una red de seguridad global mediante la

armonización de los requisitos de información anticipada para la carga, la aplicación de metodologías coherentes de gestión para detectar envíos de alto riesgo y la obligación de realizar inspecciones de salida a mercancía de alto riesgo, o a los medios de transporte. Se deben utilizar herramientas automatizadas para la selección de los objetivos.

La carga es el centro de todos los pilares y, para las aduanas, su razón de ser. Un elemento que facilita mucho su labor es el sello en las mercancías transportadas en contenedores.

“Hay responsabilidades y principios que se aplican a través de todo el ciclo de vida de la carga contenerizada” (p. 23).

La responsabilidad mayor siempre recae en el transportista, pero hay otros operadores de la cadena que también tienen responsabilidades. El sello de seguridad es una parte integral de esta cadena de custodia.

Si algún actor de la cadena, público o privado, lo remueve, tiene la obligación de instalar un reemplazo, y se deja constancia de dicho cambio en la documentación de la mercancía. Se recomienda que el estándar de seguridad para dichos sellos sea ISO 17712.

El Pilar II es Aduana-Empresa, en que se promueve una alianza estratégica entre las Aduanas y las empresas a través del Operador Económico Autorizado, ofreciéndoles facilitaciones y beneficios tangibles a

aquellas que cumplan rigurosos estándares mínimos de seguridad en la cadena de suministros, códigos éticos de conducta (exigencia incorporada en la edición del año 2015) y estrictos análisis de riesgos internos (accesos, control del personal, financieros, informáticos, documentales, entre otros).

El Pilar III busca institucionalizar la Gestión Coordinada de Fronteras, para asegurar la colaboración transversal, fluida entre las aduanas y otras autoridades regulatorias nacionales o internacionales (involucradas en áreas sanitarias, de seguridad o ambientales), mediante herramientas integrales como la Ventanilla Única.

Un aspecto estratégico, y conectado con el Pilar II, es el estándar 3 “Alineamiento de programas de seguridad”.

Se dan varios ejemplos, como el propio OEA y el Expedidor Conocido (del transporte aéreo), pero también el Código PBIP (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias). Lo que está estrechamente relacionado con la armonización de las medidas nacionales de control (estándar 4, del Pilar III), la continuidad y reanudación del comercio luego de interrupciones (vinculado al estándar 5, del Pilar III), y la propia armonización de los requisitos de información que requieren los diversos organismos (estándar 6, del Pilar III), la que permite las ventanillas únicas.

Finalmente, en cuanto al cuerpo principal del Marco SAFE, se aborda un tema central para reforzar los tres pilares: el reconocimiento mutuo de lo resuelto por otra Aduana.

Normalmente este reconocimiento mutuo se asocia al que recae en los OEA de los países con que se llegue a dicho acuerdo, pero también podría ser de más amplio espectro, por ejemplo, respecto de los controles aduaneros.

Recomendación: si se dialoga con los actores, tanto públicos como privados, del comercio exterior nacional, el desconocimiento de la herramienta en comento es generalizado, con la salvedad de los funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas.

Ese es, desde ya, un buen argumento para fomentar su lectura, porque es un documento técnico, que ya cuenta con 20 años de historia, y que es tributario de una tradición de seguridad y facilitación del comercio que encarna la Organización Mundial de Aduanas.

Adicionalmente, el documento está estructurado de tal forma que es compatible con otros instrumentos que apuntan a los mismos fines, lo que es especialmente relevante cuando se busca promover un trabajo coordinado, de naturaleza interagencial, en nuestras fronteras.

Otro punto destacado es la invitación que efectúa al sector privado a involucrarse en esta gestión vital para el país.

Es atractivo que, en vez de hacerlo desde una mirada de control o punitiva, lo hace desde un enfoque colaborativo, en que ambas partes se comprometen a determinadas acciones, con beneficios tangibles para todos, por lo que la seguridad que aporta a los fines de todos los actores, se equilibra con la facilitación del comercio de los privados que participan de figuras como el OEA.

En síntesis, esta lectura aporta a una mirada actualizada, pertinente y eficaz sobre un comercio más seguro y competitivo.

