



267
171
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:
SAMUEL HERNANDEZ FLORES

MEXICO. D. F.

1983



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N T R O D U C C I O N .

La presente tesis, se realizó haciendo un estudio profundo del Conocimiento de Embarque, y de esta forma poder determinar sus funciones y la importancia que tiene el mismo en el tráfico mercante mundial.

Este título de crédito, es de los más antiguos documentos creados por el hombre, para proteger sus mercancías transportadas por mar y posteriormente poderlas trocar con otras civilizaciones.

En la actualidad, México debido a su situación geográfica, tiene la obligación de formular un Conocimiento de Embarque, adaptable a nuestras leyes consuetudinarias, y de esta forma, terminar con la mala costumbre de utilizar formularios (machotes) creados por otros países, siendo éstos precisamente quienes son beneficiados con dicho título, por estar redactado de acuerdo a sus normas jurídicas.

Otra solución es, y para terminar con los abusos de los países desarrollados al emitir sus conocimientos de embarque; que los países latinoamericanos se unieran y formularán un conocimiento de embarque, el cual se adaptara a las necesidades de los mismos y a sus legislaciones vigentes, y de esta forma terminar con las arbitrariedades cometidas en su perjuicio por los países industrializados.

I N D I C E

" EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE "

CAPITULO I

NATURALEZA DEL TITULO

1.- Datos Históricos.....	3
2.- Naturaleza Jurídica.....	10
3.- Reglamentación en Nuestro Código de Comercio Actual.....	12
4.- Reglamentación en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos Actual.....	18
5.- Clases.....	20

CAPITULO II

CONOCIMIENTO RECIBIDO PARA EMBARQUE

1.- Partes Componentes.....	26
2.- Expedición del Título.....	32
3.- Estado de las Mercancías Embarcadas.....	35
4.- Conocimiento de Embarque Limpio a Bordo.....	39
5.- Conocimiento de Embarque con Anotaciones.....	42

CAPITULO III

FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1.- Título Representativo de Mercancías.....	53
2.- Recibo Cantidad.....	70
3.- Recibo Condición.....	75
4.- Leyenda o Sello.....	79

CAPITULO IV

PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE

1.- Compañía Naviera.....	83
2.- Naviero.....	89
3.- Porteador o Transportista.....	91
4.- Armador.....	92

CAPITULO V

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL PROYECTO, DEL CODIGO MARITIMO UNIFORME PARA LOS PAISES CENTROAMERICANOS

1.- Consideración del Conocimiento de embarque en el Proyecto.....	114
2.- Realización del Contrato de Transporte.....	116
3.- Contenido del Conocimiento de embarque.....	119
4.- El conocimiento de Embarque en la Reciente Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	121
TESIS Y JURISPRUDENCIA.....	123
CONCLUSIONES.....	138
BIBLIOGRAFIA.....	141

CAPITULO

I

NATURALEZA DEL TITULO

SUMARIO

I.- Datos Históricos; 2.- Naturaleza Jurídica; 3.- Regla-
mentación en Nuestro Código de Comercio Actual; 4.- Re-
glamentación en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo
Actual; 5.- Clases.

I.- DATOS HISTORICOS.

Desde los primitivos tiempos, los pueblos comerciantes y navegantes crearon un reducido número de leyes proporcionales a la extensión de su comercio marítimo.

Pero habiéndose engrandecido la navegación, — por ser el único medio de dar superación al comercio y multiplicándose sus operaciones, por haber crecido las necesidades, el hombre tenía que satisfacerlas empleando en la marina mayor número de brazos, debido a ésto la utilidad y las recompensas aceleraban sus progresos. Por esta razón fué necesario crear reglamentos de una forma extensa de los cuales surgen sin duda innumerables leyes ordenanzas y reglamentos de marina.

Las primeras se refieren, a lo común entre todas las naciones y se les llaman leyes o derechos públicos marítimos, de la paz o de la guerra; las segundas hacen alusión a lo perteneciente a cada nación en particular y se les conoce como derechos y normas de las obligaciones en el comercio marítimo.

Muchas de estas leyes particulares, unas veces por su veneración las ha conciliado su antigüedad, otras por el espíritu de sabiduría que las ha dictado, por su equidad, o en fin por razón de su poderío y fama de la nación introductora, han venido a ser generales, como ha sucedido con las leyes Rhodias y Romanas, habiéndose quedado otras, con su origen de particulares.

Veamos el desarrollo de todas éstas leyes marítimas hasta nuestro tiempo.

a).- Edad antigua: Nada ha quedado descrito sobre las legislaciones antiguas. En el código de Hamurabi descubierto en el año de 1901 y cuyo origen se remonta al año 2100 a. de c., se encuentran algunas disposiciones aisladas sobre la construcción de buques, responsabilidad del transportador, etc.

Pero una fuerte tradición sostiene la existencia de una ley importante en la isla de Rhodes, desde el año 475 a. de c., durante la hegemonía de dicha isla en el Mediterráneo.

De todas formas el contenido de ésta supuesta ley es desconocido, aún cuando en el Digesto de Justiniano al referirse a la echazón, se menciona la Ley de Rhodia como autoridad en la materia.

El único fragmento de dicha ley que ha llegado hasta nosotros, a través del Derecho Romano, es el tomado por Volucio Meciano el cual aparece en el Digesto, libro XIV tít. 2,9 con el título "De Lege Rhodia de Iactu" y también Paulo recuerda en sus sentencias (L. II, cap. VII).

b).- Los Fenicios: No parecen haber dejado nada perdurable en materia de legislación marítima, a pesar de ser un pueblo eminentemente navegante y ser indiscutible su influencia en la explotación en el Mediterráneo.

c).- En Grecia: Dada su situación geográfica, la navegación tomó singular importancia. Sin embargo como en el caso de los fenicios, las normas reguladoras no han llegado hasta nosotros salvo algunas relativas al "Nauticum Foenus" y a la propiedad naval, que-

aparecen transmitidas en las Oraciones de Demóste -
nes.

d).- Del Período Romano: Poco ha sido lo que ha quedado, existió durante la época bizantina una influencia considerable de Grecia, así tenemos que los romanos utilizaron el préstamo a la gruesa y la echa - zón, haciéndoles a éstas pocas modificaciones al - igual que algunas normas sobre instituciones vincu - ladas al derecho marítimo, tales como, pesca al re - ferirse al dominio público, sobre la costa, la pla - ya y sobre responsabilidad del transportador, del - armador, respecto a los deberes del depositario y - los hurtos en perjuicio de los cargadores, sobre el naufragio, etc.

e).- El código de Teodosio: Hay algunos capítulos que se refieren al naufragio, a la policía marítima y a - las naves destinadas al aprovisionamiento de la ca - pital; "al morir éste emperador y producirse la se - paración del imperio romano de oriente y occidente - aparecen las basílicas, el monumento más importante del Derecho Bizantino¹".

A ésta época corresponde un ordenamiento de de - recho marítimo absolutamente original, se conoce con el nombre de Ley pseudorodia, compilación cuyo origen se si - túa entre el año 600 y 800, según los historiadores se - ría el libro 3 de las basílicas.

Esta recopilación procede solamente en una peque - ña parte de las fuentes justinianas, el resto proviene -

1.- DOMINGO RAY. Derecho de la Navegación. Editorial Abe - lledo-Perrot. Buenos Aires. 1964. Pág. 23.

de las costumbres de las costas del Mediterráneo y constituye un verdadero código, que ejerció gran influencia sobre la legislación marítima posterior. En la ley pseudorodia, se dan las bases de forma asociativa a través de la participación de todos los interesados en los beneficios de la expedición y especialmente entre los interesados de abordó y de la tripulación.

Inspirándose igualmente en el concepto de conexidad de riesgos, se extendió la obligación de contribuir no sólo al caso de echazón para salvar la nave del peligro inminente, tal como lo disponía el Digesto, sino en todos los casos de fuerza mayor, incluso el ataque de piratas.

f).- Recopilación de usos y costumbres: El período siguiente se calificó de antiguo, es eminentemente consuetudinario. A comienzos de la edad media, quedó paralizada la labor legislativa, no obstante se recogieron y aplicaron en el derecho marítimo los buenos usos del mar paracticados desde el tiempo de las cruzadas. En esa época, hay dos órdenes jurídicas una escrita para el derecho civil y terrestre, y otro consuetudinario para el mar.

Tienen también singular importancia o trascendencia los estatutos de las ciudades marítimas del Mediterráneo porque éstas tuvieron hasta el siglo XV un verdadero señorío en el comercio marítimo.

Todo este período, está determinado por la idea de la asociación, insinuada ya en el ley pseudorodia.

"Estas asociaciones entre armadores, marineros y -

cargadores, con distintas modalidades (comenda, columna, sociedades maris), son las bases de la explotación y la propiedad naval en la edad media^{2ª}.

g).- Los Assieses de Jerusalén: Estos fueron unos de los primeros derechos consuetudinarios, que aparecieron en el derecho marítimo, su aplicación estuvo a cargo de los cónsules.

H).- Las Tablas de Amalfi: Era una pequeña recopilación italiana, en la que tuvo predominio el comercio de oriente, por algún tiempo a partir del siglo X, estableciéndose en ésta ciudad un tribunal marítimo, en 1035 se compilaron unas sentencias, que se denominaron Tabla amalfiana, cuyo contenido fué aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo.

i).- Los Roles de Olerón: En el siglo XIII, en una isla francesa, apareció una compilación que contiene cuarenta y siete artículos, una gran variedad de costumbres marítimas que se veían en los puertos franceses de la costa del Atlántico. Estos Roles fueron aceptados en España, Inglaterra y los puertos del Mar del Norte y Báltico.

j).- Las Leyes de Wisby: Son practicamente una replica de los Roles de Olerón, éstas fueron aplicadas en el norte del Mediterráneo y su regulación tuvo relevancia en el trabajo marítimo.

k).- El código Hanseático: En las ciudades de Lubeek, Brunswick, Danzing, en el siglo XII formaron la Liga

2.- Domingo Ray. Obra Citada. pág. 24.

Hanseática, con el objeto de promover y proteger su comercio marítimo; ésta liga formó bancos en Londres, -- Noruega, Rusia y en la Ciudad de Brujas, en Flandes, en el siglo XVII fué promulgado el código Hanseático.

l.- El Libro Negro de Almirantazgo: Es una compilación de las leyes marítimas inglesas, son de fines del siglo XIV y tuvieron una gran influencia de los Roles de Oleron.

m).- El Consulado del Mar: A medida que la navegación comienza, resurge la disolución del régimen asociativo de los primeros siglos de la Edad Media.

El comercio por mar y la organización naviera hasta entonces ejercidos conjuntamente, inician su preparación del nacimiento de una empresa autónoma de transporte. Desde que los interesados en la carga empiezan a dejar de acompañarla habitualmente, el fletamento se delineaba como un contrato de consignación a distancia, distinguiéndose entre cargador y destinatario.

El nuevo sentido de transporte se advierte precisamente en este punto el Consulado del Mar, donde el señor de la nau responde ilimitadamente por las participaciones, al mismo tiempo que los objetos cargados son confiados a su custodia.

Momento decisivo es el de la aparición del conocimiento de embarque, independientemente de las copias del cartulario, que ya en el siglo XIII expedía el patrón como resguardo de la carga y con naturaleza de título valor.

Se explica que la aparición de estos conocimientos-

se debe a la carga de mercancías en un buque de determinado tonelaje, éste no admitirá más peso del que su capacidad le permita llevar a bordo. Tal documento (conocimiento de embarque), acusa verdadera correspondencia con una neta obligación de transportar, mientras los extractos del cartulario podían ser expedidos respecto de mercancías consignadas a puro título de comenda.

n).- El Gallardete del Mar: Es originario de Ruan, apareció en el siglo XVII, es casi consulado, coleccionando todas las costumbres usadas en el derecho marítimo, además es el primero en su especie en regular el seguro marítimo. Este Gallardete del Mar, sirvió de base para la creación de las Ordenanzas Francesas de Luis XIV, las cuales fueron promulgadas en el año de 1681.

ñ).- La Legislación española: Esta legislación formó parte de nuestro antiguo derecho marítimo positivo estandarizado en nuestro país en la Época Colonial, en primer término deben señalarse, Las Partidas de Alfonso "El Sabio" de 1266; en segundo lugar tenemos las Ordenanzas de Sevilla del siglo XIV y por último los Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla, documento en el cual encontramos una legislación entera respecto al seguro marítimo, es del año de 1556.

o).- Época Moderna: Las Ordenanzas de Marina de Luis XIV sirvieron de antecedente para la creación del código Napoleónico, el cual tiene influencia en nuestro Código de Comercio de 1890 y las Ordenanzas de Bilbao, las cuales estuvieron vigentes en nuestro país después de nuestra independencia.

p).- Epoca actual.- Se insinua la aparición de una tercera época de la navegación, que es la navegación nuclear. Esta nueva técnica permite eliminar grandes espacios requeridos en los buques, para los combustibles tradicionales, como el petróleo y el carbón; elegir las rutas más convenientes sin necesidad de estar subordinados a las escalas de abastecimientos y desarrollar una velocidad mayor a la de los buques tradicionales.

2.- SU NATURALEZA JURIDICA.

El conocimiento de embarque, es un poderoso instrumento de circulación y crédito, representante de las mercancías consignadas en él mismo, las cuales al transportarse por mar, no están inmovilizadas en las manos de sus propietarios durante el tiempo que dura el viaje; pues permanecen en circulación y su propietario puede disponer de ellas negociando el conocimiento.

Si el propietario del conocimiento, quiere vender las mercancías o darlas en prenda a un tercero, puede hacerlo inmediatamente por la sola cesión del conocimiento, "pues la entrega del conocimiento, produce los mismos efectos para la adquisición de los derechos sobre las mercancías que para su libramiento"³.

"El conocimiento de embarque del transporte marítimo es un título de crédito, perteneciente a la categoría de los títulos representativos de las mercancías.

El conocimiento de embarque del transporte ma -

3.- DANIEL DANJON.- Tratado de Derecho Marítimo. Vol. - II Editorial REUS. S.A. Madrid. págs. 362 y sig.

rítimo, obra en primer lugar como prueba del contrato de transporte, porque en el mismo se insertan numerosas cláusulas formando una cuidadosa reglamentación en las condiciones como va a realizarse el transporte y cuya validez ha sido objeto de grandes controversias en el ámbito doctrinario y jurisdiccional.

Julian Bonnacase, dice la forma como funciona el conocimiento de embarque, dándole tres modalidades -- que son: a).- La de ser el conocimiento la prueba del fletamento; b).- La de ser la prueba de la entrega de las mercancías al porteador; y c).- La de ser "título representativo de la carga".⁴

El conocimiento de embarque, por ser un título representativo de las mercancías, solo deben ser entregadas al consignatario contra la entrega del título (conocimiento de embarque), así es generalmente, y cuando el consignatario no posee el conocimiento de embarque en la práctica los navieros entregan las mercancías si existe algún otro principio de prueba respecto a la calidad del consignatario, otorgándose una fianza satisfactoria para el transportador.

Frecuentemente el conocimiento de embarque es llamado billete marítimo, por desempeñar funciones de su misma importancia en el comercio marítimo, hace en efecto grandes servicios, por ser utilizado de diferentes formas.

4.- JULIEN BONNACASE.- Traite de Droit Commercial Maritime. Librairie de la Societe du Recueil Sirey. 1923.

Sirve para comprobar las remesas de las mercancías por el cargador al armador o a sus agentes; constituye el título de propiedad del cargador o del destinatario, y la base de su acción de restitución o libranzas de las mercancías.

Recíprocamente constituye el título del fletante y del capitán para el flete y la base de su acción para el pago. También sirve al destinatario, en el momento de enviar las mercancías, sobre la forma y condición como van a ser transportadas, y la persona que tiene en su poder el conocimiento de embarque, tiene el derecho de exigir al capitán del buque la entrega de las mercancías transportadas, el conocimiento de embarque en sí dé al portador del mismo la posesión de las mercancías que han sido transportadas.

"El conocimiento es un título de crédito, indispensable para pedir la entrega de la mercadería en destino y título ejecutivo para exigir el cobro del flete o la entrega de la carga, en caso de incumplimiento de las reglas contractuales".⁵

El consignatario, tenedor legitimado del conocimiento de embarque, debe presentar éste título al capitán del buque, persona o autoridad encargada de efectuar la entrega de las mercancías consignadas en el título.

3.- REGLAMENTACION EN EL CODIGO DE COMERCIO ACTUAL.

El código de comercio actual, no reglamenta al conocimiento de embarque, ya que la parte relativa a di-

5.- DOMINGO RAY. Obra Citada. Pág: 42.

cho título, fué derogada por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La parte derogada del Código de Comercio, que reglamentaba al conocimiento de embarque, lo hacía en los siguientes términos:

Artículo 781.- El capitán y el cargador del buque tendrán obligación de extender el conocimiento en el cual se expresará:

- I.- El nombre, matrícula y porte del buque;
- II.- El del capitán y su domicilio;
- III.- El puerto de carga y de descarga;
- IV.- El nombre del cargador;
- V.- El nombre del consignatario, si el conocimiento fué nominativo;
- VI.- La cantidad, calidad, número de bultos y marcas de las mercaderías;
- VII.- El flete y la capa contratados.

El conocimiento podrá ser al portador, a la orden o a nombre de persona determinada, y habrá de firmarse dentro de las veinticuatro horas de recibida la carga a bordo.⁶ Pudiendo el cargador pedir la descarga a costa del capitán si éste no lo suscribiese, y en todo caso los daños y perjuicios que por ello le sobrevinieren.

Artículo 782.- Del conocimiento primordial se sacarán cuatro ejemplares de igual tenor, y los firmarán todos el capitán y el cargador.- De éstos, el cargador conservará uno y remitirá otro al consignatario; el capitán tomará dos, uno para sí y otro para el naviero.

6.- Código de Comercio. Editorial Porrúa 1958.

Podrán extenderse, además, cuantos conocimientos estimen necesarios los interesados; pero cuando fueren a la orden o al portador se expresará en todos los ejemplares, ya sean de los cuatro primeros o de los últimos, el destino de cada uno, consignando si es para el naviero, para el capitán, para el cargador o para el consignatario. Si el ejemplar destinado a este último se duplicare, habrá de expresarse en él esta circunstancia y la fe de no ser valedero sino en defecto del primero.

Artículo 783.- Los conocimientos al portador destinados al consignatario serán transferibles por la entrega material del documento, y en virtud de endoso los extendidos a la orden.

En ambos casos, aquel a quien se transfiera el conocimiento adquirirá sobre las mercaderías expresadas en él todos los derechos y acciones del cedente o del endosante.⁷

Artículo 784.- El conocimiento, formalizado con arreglo a las disposiciones de este título, hará fe entre todos los interesados en la carga y entre éstos y los aseguradores, quedando a salvo para los últimos la prueba en contrario.

Artículo 785.- Si no existiere conformidad entre los co-

7.- RAUL CERVANTES AHUMADA. Títulos y Operaciones de Crédito. Editorial Herrero. 1978. Pág: 154.

nocimiento y en ninguno se advirtiera en mienda o raspadura, harán fe contra el capitán o el naviero y en favor del cargador o el consignatario los que éstos posean extendidos y firmados por aquél, y en contra del cargador y consignatario y en favor del capitán o naviero, los que éstos posean extendidos y firmados por el cargador.

Artículo 786.- El portador legítimo de un conocimiento que deje de presentárselo al capitán del buque antes de la descarga, obligando a éste por tal omisión a que haga el desembarco y ponga la carga en depósito, responderá de los gastos de almacenaje y demás que por ellos se originen.

Artículo 787.- El capitán no puede variar por sí el destino de las mercaderías. Al admitir esta variación a instancia del cargador, deberá recoger antes los conocimientos que hubiere expedido, so pena de responder del cargamento al portador legítimo de éstos.

Artículo 788.- Si antes de hacer la entrega del cargamento se exigiere al capitán nuevo conocimiento, alegando que la no presentación de los anteriores consiste en haberse extraviado o en alguna otra causa justa, tendrá obligación de darlo siempre que se le afiance a su satisfacción el valor del

cargamento, pero sin variar la consignación, y expresando en él las circunstancias prevenidas en el último párrafo del artículo 782, cuando se trate de los conocimientos a que el mismo se refiere, bajo la pena, en otro caso, de responder de dicho cargamento si por su omisión fuese entregado indebidamente.

Artículo 789.— Si antes de hacerse el buque a la mar falleciere el capitán o cesare en su oficio por cualquier accidente, los cargadores tendrán derecho a pedir al nuevo capitán la ratificación de los primeros conocimientos, y éste deberá darla siempre que le sean presentados o devueltos todos los ejemplares que se hubieren expedido anteriormente, y resulte del reconocimiento de la carga que se halla conforme con los mismos.

Los gastos que se originen del reconocimiento de la carga serán de cuenta del naviero, sin perjuicio de repetirlos éste contra el primer capitán, si dejó de serlo por culpa suya. No haciéndose tal reconocimiento, se entenderá que el nuevo capitán acepta la carga como resultado de los conocimientos expedidos.

Artículo 790.— Los conocimientos producirán acción sumarisima o de apremio, según los casos, para la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que hayan producido.

Artículo 791.- Si varias personas presentaren conocimientos al portador o a la orden, endosados a su favor en reclamación de las mismas mercaderías, el capitán preferirá para su entrega a la que presente el ejemplar que hubiere expedido primeramente, salvo el caso de que el posterior lo hubiera sido por justificación del extravío de aquél y aparecieren ambos en manos diferentes.

En este caso, como en el de presentarse sólo segundos o ulteriores ejemplares que se hubieran expedido sin esa justificación, el capitán acudirá al juez o tribunal para que se verifique el depósito de las mercaderías y se entreguen por su mediación a quien sea procedente.

Artículo 792.- La entrega del conocimiento producirá la cancelación de todos los recibos provisionales de fecha anterior dados por el capitán o sus subalternos en resguardo de las entregas parciales que les hubieren hecho del cargamento.

Artículo 793.- Entregado el cargamento se devolverán al capitán los conocimientos que firmó, o al menos el ejemplar bajo el cual se haga la entrega con el recibo de las mercaderías consignadas en el mismo.

La morosidad del consignatario le hará responsable de los perjuicios que la dilación pueda ocasionar al capitán.

Como puede observarse, en ésta legislación, -- son esenciales el nombre del buque, del capitán y era -- requisito básico, que se extendiera ésta despues de em-- barcadas las mercancías.

4.- REGLAMENTACION DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MA RITIMOS ACTUAL.

Esta ley fué publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 21 de Noviembre de 1963, y reglamenta-- al conocimiento de embarque en forma ógil, en sus artícu-- los 168, 169 y 170; los cuales a continuación se descri-- ben:

Artículo 168.- El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito, y el naviero por si-- o por conducto del capitán del buque, ex-- pedirá un conocimiento de embarque que de-- berá contener:

- I.- El nombre, domicilio y firma del transportador.
- II.- El nombre y domicilio del cargador.
- III.- El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador.
- IV.- El número de orden del conocimiento.
- V.- La especificación de los bienes que deberán --- transportarse, con la indicación de su naturale-- za, calidad y demás circunstancias que sirvan pa-- ra su identificación.
- VI.- La indicación de los fletes y gastos del trans-- porte de las tarifas aplicables y la de haber si-- do pagados los fletes o por cobrarse.

- VII.- La mención de los puertos de salida y de destino.
- VIII.- El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se tratase de transporte por nave designada.
- IX.- Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

Artículo 169.- Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener además:

- I.- La indicación de recibido para embarque.
- II.- La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras sean embarcadas.
- III.- El plazo fijado para el embarque.

El artículo anterior, como puede apreciarse, reglamenta al conocimiento de embarque en su modalidad de "recibido para embarque".

Artículo 170.- El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consecuentemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.

El artículo anterior, describe el carácter que tiene el conocimiento de embarque, siendo éste un título representativo de las mercancías y a él deberán aplicarse las normas que, en relación a esta clase de títulos, estudiamos en nuestra legislación mercantil, principalmente en los artículos 19 y 20 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

5.- CLASES.

La Licenciada Virgilia Nuñez Tovar, en sus clases de derecho marítimo, dice que hay tres clases de conocimiento de embarque:

- a).- Conocimiento recibido a bordo;
- b).- Conocimiento recibido para embarque; y
- c).- Conocimiento recibido directo.

Los cuales se explicarán a continuación:

- a).- Conocimiento recibido a bordo.- Es cuando ya las mercancías están embarcadas y mas que una especialidad, es un conocimiento en sentido estricto.

Para que éste tipo de conocimiento surta la totalidad de los efectos que le son propios, se debe acreditar el embarque de las mercancías. A este fin y con el objeto de facilitar las operaciones del naviero, la entrega de un conocimiento embarcado o bien debe hacerse la posible transformación de conocimiento embarcado, de un conocimiento previamente emitido por el naviero.

Cuando las mercancías hayan sido cargadas, sepondrá en el conocimiento que entregue el cargador al porteador, el capitán o el agente del porteador, si el capitán lo solicita, una estampilla que diga embarcado, con la condición de que si el cargador no ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías devuelva éste documento contra la entrega del conocimiento previsto de la estampilla embarcado.

- b).- Conocimiento recibido para embarcar.- Cuando las mercancías son transbordadas desde un vapor fluvial o costero, hasta un buque de línea (liner), pueden con-

fiarse a un agente local del propietario del buque hasta esperar la llegada del buque de línea que va a transportar las mercaderías. El agente en este caso puede emitir un conocimiento que comienza con las palabras recibido para embarque al consignatario, puesto que la diferencia de tiempo entre la emisión del conocimiento de embarque ordinario "embarcada" puede ser hasta de siete días.

Al recibir las mercancías, la empresa transportadora expide el conocimiento, con la anotación de haber sido las mercancías recibidas para embarque.

Dice BISSCHOP, "éste tipo de conocimiento nace con motivo de las grandes exportaciones de algodón norteamericano".⁸

Tras largos cambios en la jurisprudencia, el conocimiento recibido para embarcar, se utiliza en la práctica y es admitido en algunos países que lo habían prohibido.

La International Law Association aprueba, en la conferencia de la Haya de 1921, un reglamento para el título, y en Bruselas, el 25 de agosto de 1924, se suscribe un convenio internacional, en que se aprueban las reglas de la Haya. Este convenio no fué firmado por México.⁹

8.- Conf. W.R. BISSCHOP, Du Connaissement recu pour embarquement en droit anglais. Publicado en la Revue de Droit-Maritime Comparé. Tomo III, julio-septiembre de 1923.

9.- PEDRO E. TORRES. La Evolución del Conocimiento "Recibido para Embarque". Buenos Aires. 1944. Pág: 25.

Pero con el transcurso del tiempo, este tipo de conocimiento (recibido para embarque), se ha universalizado y como ya se vió en el subtítulo anterior, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, lo reglamenta concretamente en su artículo 169.

c).- Conocimiento recibido directo.- Es posible no encontrar un buque para transportar determinadas mercancías al puerto que son destinadas o embarcadas. Esto significa que las mercancías deben ser transbordadas, quizá más de una vez, en algunos puertos intermedios. El propietario del buque sobre el cual se transportan las mercancías en la primera parte del viaje directo o continuado puede aceptar el deber de realizar los acuerdos con los otros propietarios de buques para las etapas posteriores del transporte. En este caso se emite un conocimiento de embarque directo hasta el destino final. Un documento similar puede emitirse también cuando parte del transporte sea por vías fluviales o aún por tierra. Resulta evidente que si las mercancías se pierden o se deterioran mientras se encuentran bajo la custodia de alguno de los porteadores posteriores, que realizarán el transporte según las condiciones de su propio contrato, pueden surgir problemas muy complicados. Sin embargo una medida de uniformidad se ha realizado con relación al tráfico europeo. Un convenio internacional fué firmado en Berna en 1952 y entró en vigor en el Reino Unido en 1956. Este convenio es aplicado al transporte combinado por ferrocarril y por mar, además regula los documentos uniformes y la responsabilidad del porteador.

A petición del Reino Unido el convenio contiene disposiciones especiales para la parte del trayecto que se realiza por mar, y éstas están inspiradas en las reglas de la Haya. Aunque en realidad, el artículo 62 del convenio, que regula las exoneraciones del porteador marítimo, es casi idéntico que el artículo IV, 2 del anexo a la Carriage of Goods by Sea Act, de 1924. El remitente debe de redactar unas notas de entrega por duplicado, que acompaña a las mercancías y son entregados al consignatario; no pueden emitirse a la orden.

CAPITULO

II

CONOCIMIENTO RECIBIDO PARA EMBARQUE

SUMARIO

I.- Partes Componentes; 2.- Expedición del Título; 3.- -
Estado de las Mercancías Embarcadas; 4.- Conocimiento de
Embarque Limpio a Bordo; y 5.- Conocimiento de Embarque-
con Anotaciones.

I.- PARTES COMPONENTES:

Las agencias o delegaciones de las compañías navieras, facilitan a los cargadores o a sus agentes, — las tarifas de fletes en sus servicios de transportes y las condiciones como son efectuadas. "El cargador que desea transportar mercancías, se le entrega un impreso dividido en tres partes separables, las cuales el cargador debe llenar los espacios en blanco, poniendo las menciones referentes a la fecha de entrega de las mercancías, clase, cantidad, peso, marcas, destino, etc; debiendo firmar el impreso el cargador o su representante y debe entregarla al agente del buque, éste último al recibir el impreso, extiende el admitase¹⁰ o permiso de embarque, con una parte del documento y con cuyo permiso se acompaña la carga entregada a bordo. Con los datos de éste impreso se redacta el conocimiento de embarque, compulsando la agencia ambos escritos y reteniendo los documentos (conocimientos), los cuales posteriormente son entregados al cargador.

Los conocimientos de embarque emitidos en juegos de tres ejemplares para el cargador, y de los cuales uno es para que el capitán del buque lo retenga o el corredor, según sea el caso y los otros dos son enviados al consignatario o al comprador por correo urgente, para que llegue con antelación al consignatario o comprador al lugar en donde van a llegar las mercancías embarcadas para que una vez llegadas, éste las pueda recoger con el

10.- FRANCISCO FARÍÑA. Derecho Comercial Marítimo. T. II
Editorial BOSCH. Barcelona. 1956. Pág: 324.

conocimiento de embarque que le fué enviado por correo - urgente.

"Las legislaciones marítimas han establecido, - una serie de requisitos para que el conocimiento de em- - barque tenga plena validez, pero en la práctica se pre- - cinde de la mayoría de ellos y aún en algunas decisiones de la Jurisprudencia han reconocido la validez plena del conocimiento de embarque que carece de ésos requisitos, - siempre que reúna las condiciones esenciales, para ase- - gurar los derechos respectivos de las partes^{II}". El co- - nocimiento de embarque debe contener las indicaciones ne- - cesarias relativas a las mercancías, su clase, su cali- - dad, peso, volúmen, envase o embarque, marcas o números- - de bultos, cajas, etc; es decir todos los datos necesa- - rios para individualizar las mercancías que se transpor- - tan. Además el conocimiento de embarque debe estar fe- - chado y la consignación de una fecha inexacta puede im- - plicar su anulación, con la responsabilidad consiguien- - te.

Ahora viendo cada uno de sus elementos que lo- - forman tenemos los siguientes:

- a).- Elementos personales.
- b).- Elementos reales.
- c).- Elemento formal.

II.- Vease en este sentido la sentencia de Brest 5-5 -- 1925 (Dor Sup. 3, pág: 506) mencionada en el apéndice sobre jurisprudencia relativa al conocimiento. - (El apéndice figura a continuación del capítulo -- XVII).

a).- Elementos personales:

I.- Naviero.- Es el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo.

II.- Comunidad.- En casos de propiedad indivisa de buques, se presume que los comuneros constituyen una compañía, ya que eligen un gestor que los representa con el carácter de naviero, éste gestor no puede obtener esta denominación, ya que es un mandatario del propietario.

III.- Consignatario.- Se entiende como tal, al consignatario del buque, que es la persona encargada de representarlo en el puerto en el que se halle. Aunque es un mandatario del buque o del porteador.

IV.- Fletador.- Es el que fleta por tiempo o por uno o varios viajes, el fletamento de un buque por tiempo, es el contrato conocido como Time-Charter, denominación anglosajona y que es admitida en el comercio internacional.

En este contrato, el dueño del buque debe ponerlo a disposición del fletador con las bodegas limpias y vacías; y el fletador puede disponer sin limitación alguna de las bodegas y lugares destinados a la carga, incluso la cobertura.

Así el propietario del buque queda desligado de cualquier operación del transporte que realiza únicamente el fletador y el capitán firmará los conocimientos de embarque que le presente el fletador a sus agentes.

V.- Armador.- Presupone el arrendamiento del buque y que

sea el arrendatario quien lo pertrecha, dota, avitualla y explota.

VI.- Porteador.- Es el naviero, armador o fletador comprometido en un contrato de transporte con un cargador.

VII.- Cargador.- Persona que contrata con el porteador, un transporte de mercancías por mar. No es necesario que se realice este contrato con el propietario del buque.

VIII.- Tercero tenedor del conocimiento.- Como quedó explicado en el capítulo primero, "el conocimiento de embarque es un documento que se transmite por medio del endoso y puede ser el portador"¹². El cargador puede endosarlo a tercera persona y en éste caso aparecerá la figura del "tercero tenedor del conocimiento", con ciertas consecuencias legales de importancia, que se ponen de manifiesto al tratar la fuerza probatoria del conocimiento de embarque.

b).- Elementos reales:

I.- Buque.- El convenio de Bruselas de 1924, en su artículo I^o.- lo define de la siguiente forma: Navio, -- significa todo buque usado para el transporte de mercancías por mar.

La licenciada Virgilia Núñez Tovar, lo define de la siguiente manera: "Buque.- Estructura compuesta de

12.- VIRGILIA NUNEZ TOVAR. Apuntes de Derecho Marítimo.-
U.N.A.M. 1979.

varios instrumentos, que tienen propulsión propia y que puede navegar"¹³.

Así tenemos que hay varias clases de buques de pendiendo éstas, de la forma en que van a ser utilizados o del transporte que vallan a realizar, a continuación mencionaré varias clases o modelos de ellos.

Buque de carga convencional o general.- Carga toda clase de mercancías, como su nombre lo indica, no está condicionado a transportar una determinada mercancía, sino todo lo contrario puede cargar de todo, máquinas de escribir, máquinas de coser, maquinaria, televisores, planchas, sillas, guajolotes, animales de cualquier clase, refrigeradores, estufas, comedores, lavadoras, refacciones para carros, etc, etc.

Buque Roll-on.- Este buque está diseñado para transportar material rodante por sí mismo, transporta automóviles, bicicletas, tractores, trailers, etc. Generalmente es utilizado para transportar automóviles.

Buque tanque o cisterna.- Se utiliza para transportar toda clase de líquidos, tales como leche, gasolina, aceite, petróleo, etc.

Buque granelero.- "Este es utilizado para transportar toda clase de granos como el frijol, garbanzo, chicharo, arroz, etc. También son utilizados para transportar minerales secos como el hierro y otros mine-

13.- VIRGILIA NÚÑEZ TOVAR. Apuntes de Derecho Marítimo.
U.N.A.M. 1979.

rales de tipo arenoso"¹⁴.

II.- Mercancía.- Son los bienes u objetos y artículos de cualquier clase, los cuales son embarcados para -- trasladarlos de un lugar a otro, en donde serán recogidos o recibidos por el consignatario.

III.- Flete o capa.- El flete y la capa suscitan cuestiones muy importantes dentro del derecho marítimo, - pero continúan sujetos al derecho común; el flete es el contrato de seguro, que contrata el naviero, ya que él - transporta las mercancías y todavía no le han pagado el transporte de las mismas, por esta razón se protege con una póliza de flete. "Este seguro es contratado, para - en caso de que el usuario no le pague el flete"¹⁵.

La capa es la cantidad de dinero que se paga - al capitán de un buque por el transporte de géneros.

c).- Elemento formal:

El conocimiento de embarque es de importancia capital dentro del derecho marítimo; tiene dos funciones en primer lugar representa una prueba del contrato, cuando no se ha firmado la póliza de fletamento, en cuyo caso el transporte se regula por lo que resulte del conocimiento de embarque, y determina los derechos y obligaciones del naviero, capitán y fletador con relación a la -- carga.

En segundo lugar es un reconocimiento de las - mercancías hecho por el capitán del buque, por medio de un título representativo de las mercancías cargadas, y --

14.- VIRGILIA NUÑEZ TOVAR, Apuntes de Derecho Marítimo.- U.N.A.M. 1979.

15.- Idem.

su transmisión equivale a la enajenación de las mercancías, con lo que se efectúan operaciones de la venta y crédito aún durante el transporte.

A quien es transmitido el conocimiento de embarque, adquiere sobre las mercancías todos los derechos y acciones de la persona que se lo otorga al endosante, de tal suerte que el portador del título solo queda liberado de estas obligaciones presentando el título mismo.

2.- EXPEDICION DEL TITULO:

Como se dijo en el capítulo primero, el conocimiento de embarque, es el título de crédito más utilizado en el derecho marítimo. "Y consecuentemente en el tráfico marítimo actual, el contrato más practicado es el de el transporte de las mercancías bajo el conocimiento de embarque"¹⁶.

Al realizarse éste contrato, se expida o no póliza de flatamento, el cargador tiene derecho a pedir al fletante de embarque, le expida un conocimiento de embarque, el cual será expedido por el capitán del buque o por el naviero, "nuestra ley es inexácta, pues el conocimiento de embarque podrá ser expedido también por un agente naviero"¹⁷.

El porteador debe entregar al cargador despues de recibir a bordo las mercancías, un conocimiento firmado por el porteador en el puerto en el cual son cargadas

16.- CHAVEAU. Traite de Droit Maritime. Pág: 193.

17.- RAUL CERVANTES AHUMADA. Derecho Marítimo. Pág: 193.

las mercaderías, también puede ser expedido éste conocimiento por el capitán del buque o un agente del porteador en el puerto de salida, el artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, "entre otros requisitos, exige la constancia de las marcas principales para la identificación de las mercancías, el número de bultos o piezas, o la cantidad o peso"¹⁸, según lo haya consignado por escrito el cargador y el estado y condición aparente de las mercancías¹⁹.

Una vez que el cargamento se encuentra a bordo el conocimiento de embarque se entrega al cargador.

En los tiempos modernos, las necesidades de los negocios, han consentido una modificación del viejo procedimiento que es de considerable importancia.

"El conocimiento de embarque generalmente era emitido por el capitán al mismo tiempo en que eran embarcadas las mercancías, en la actualidad, sin embargo, cuando las mercancías son colocadas a bordo, el piloto normalmente emite un recibo sin forma determinada, el cual es cambiado más tarde por el conocimiento de embarque"²⁰.

Hasta la emisión de éste último, el propieta--

18.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Editorial-Porrúa. 1969.

19.- CHAROLEY-GILES. Derecho Marítimo. Tomo II. Págs.- 223 y sig.

20.- SCRUTTON. On Charter-Parties and Bills of Lading. - Págs. 117 y sig.

rio del buque normalmente detendrá las mercancías bajo-- las condiciones de un conocimiento de embarque normal, y esto se establece algunas veces en el "recibo piloto" -- (Mate's receipt). "Pero si la propiedad de las mercancías se transmite antes de que sea emitido el conocimiento de embarque, debe ser comunicada esta transmisión al propietario del buque, pues no se ha admitido un uso que establecía que la propiedad se transmite por el endoso y la entrega del recibo piloto"²¹.

El recibo piloto, no es un título de tradición como el conocimiento de embarque, de manera que si se -- transfiere no puede transmitir por sí mismo la propiedad de las mercancías. "Sin embargo el propietario del buque está legitimado para entregar el conocimiento de embar-- que a cualquier persona que entregue el recibo piloto, - salvo que conozca que tal persona no tiene derecho a su posesión"²².

En la Carriage of Goods by Sea Act (1924), es necesario señalar, que en los contratos en los cuales se aplica, la exposición precedente requiere una modifica-- ción muy considerable. A despecho de la solución de algunos casos como el de la Compañía Vascogonda V. Chur-- chill y The Tromp, la regulación de esta materia, no era mirada como satisfactoria en conjunto, ni por los comerciantes que compraban por medio de los conocimientos de-- embarque, ni por los banqueros, los cuales concedían cré

21.- HATHESING V. Laing (1873), L.R. 17 eq. 92.

22.- CRAUEN V. RYDER (1816), 6 Taunt. 443.

dito sobre los conocimientos, es decir, en conexión con la financiación de tales ventas.

Este problema en verdad proporcionó uno de los principales temas de discusión en las negociaciones que llevaron a las reglas de la Haya, y fué resuelto poniendo la responsabilidad de los tenedores del conocimiento de embarque sobre el porteador. En los casos en que tales reglas se aplican, el porteador a petición del cargador, deberá emitir un conocimiento de embarque que indique:

- a).- Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías.
- b).- El número de bultos o de piezas, o la cantidad o peso, según los casos.
- c).- El estado y condición aparentes de las mercancías²³.

3.- ESTADO DE LAS MERCANCIAS EMBARCADAS:

Los conocimientos de embarque que contienen --mención especial de haber sido observados con deterioros averías o de hallarse en mal estado las mercancías, se --consideran como "netos o limpios"²⁴. "En los bancos o --con cualquier otra persona, no ofrecen las dificultades que en cambio ofrecen los conocimientos de embarque, en los cuales se han insertado anotaciones o reservas²⁵, ha--ciendo constar el estado defectuoso de las mercancías.

23.- CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1924, apéndice, art.- III, r. 3.

24.- FRANCISCO FARINA. Obra Citada. Tomo II. Pág: 365.

25.- FRANCISCO FARINA. Obra Citada. Tomo II. Pág: 365.

Al capitán y al armador les interesa se haga constar en el conocimiento de embarque, los deterioros y deficiencias sufridos por las mercancías o cargamentos al ser entregados a ellos para transportarlas al puerto de destino, esto lo hacen para evitarse problemas en lo futuro con los propietarios de las mercancías transportadas por ellos, toda vez que los daños sufridos por las mercancías están consignados en el conocimiento de embarque y ellos responderán por los daños sufridos por las mercancías cuando son transportadas por ellos y ya están a su cargo y es su responsabilidad cuidarlas.

De esta forma, el consignatario al recibir su conocimiento de embarque, como se dijo en el punto anterior, que le es enviado por correo urgente; se da perfectamente cuenta de las condiciones como va a recibir sus mercancías, es decir, si el consignatario recibe un conocimiento de embarque limpio a bordo o sin anotaciones, espera la llegada de sus mercancías en perfecto estado y condición, y si el transportista le entrega sus mercancías en mal estado y condición, el consignatario con base en su conocimiento de embarque que ampara sus mercancías limpias a bordo y tienen el sello de recibido en buen estado y condición, puede proceder legalmente en contra del transportista.

Por otra parte, cuando el consignatario recibe un conocimiento de embarque con anotaciones, esperará sus mercancías con las anotaciones consignadas en el conocimiento.

En la mayoría de los casos es difícil la com--

probación del estado de las mercancías, por tal motivo -- el capitán del buque toma las reservas de hacer constar -- en el conocimiento de embarque, si las mercancías son em -- barcadas en buen estado o condición y de ésta forma res -- ponde de los datos insertos en el título.

Como el conocimiento de embarque, es un título esencialmente negociable y las anotaciones le restan -- eficiencia para posteriormente ser negociable, ya que -- tienen preferencia los conocimientos limpios a bordo, -- por contener las mercancías en buen estado y condición -- y no sufrir ningún daño las mismas al ser embarcadas.

En el artículo III, 3^o, de las reglas de la Ha -- ya se dispone que el transportista, el capitán o el agen -- te del transportista, despues de hacerse cargo de las -- mercancías, deberá a petición del cargador, emitir un co -- nocimiento de embarque, en el cual entre otras menciones deberá contener: a).- Las marcas; b).- Número de bultos -- o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, -- tal como han sido suministrados por escrito por el carga -- dor antes de empezar la carga; c).- El estado y condi -- ción aparentes de las mercancías.

Sin embargo, el transportista, capitán o agen -- te del transportista, no está obligado a emitir un cono -- cimiento de embarque suscribiendo los datos del expedi -- dor relativos a las marcas, el número, la cantidad o el -- peso, cuando tenga razones fundadas para sospechar que -- no representa exáctamente las mercancías que efectivamen -- te ha recibido.

La convención de Bruselas de 1924, al reprodu --

Por éste texto se limitó a modificar únicamente añadiendo a su parte final del inciso: "o cuando no haya tenido medios razonables de comprobación"²⁶.

El porteador debe indicar también, en el conocimiento de embarque, cual es el estado aparente de las mercancías en el momento de ser embarcadas, es decir, -- cual era su apariencia externa.

El capitán del buque, no puede insertar en el conocimiento de embarque una anotación que exprese (estado y condición desconocido)²⁷. Pues como se trata del estado exterior y visible, debe ser concreto en relación al caso. La mención debe ser precisa y específica, si resulta efectuada en términos genéricos, puede resultar inútil y sin valor.

El mismo convenio, exige precisar en el conocimiento de embarque, el estado y la condición aparentes de las mercancías.

Objetivamente, ésta obligación no admite excusa o aparecen en buen estado en su aspecto exterior o -- con señales, defectos o huellas de averías.

En éste último caso el capitán del buque tiene la obligación o el deber de formular en los conocimientos de embarque, las anotaciones oportunas respecto a -- los defectos aparentes, el mal estado exterior o a los -- embalajes exteriores que están defectuosos.

26.- FRANCISCO FARINA. Obra Citada. Pág: 365.

27.- ARTURO VIDAL SOLA. Obra Citada. Pág: 66.

4.- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE LIMPIO A BORDO:

La presunción que supone la mención de "limpio a bordo", o en buen estado aparente, no constituye realmente una garantía para el cargador, pero si establece a su favor una presunción, que sin embargo, puede quedar desvalorizada, por la prueba en contrario, la indicación en un conocimiento de embarque de que las mercancías han sido recibidas en orden y magnifico estado aparentes, no es una garantía y no impide la prueba por el transportista de lo contrario.

Pero cuando se demuestra que las mercancías -- han sido recibidas por el transportista en buen estado y en orden, son entregadas por él al destinatario en estado de avería, el transportista se presume responsable de estas averías, a menos que pruebe que fueron causadas -- por uno de los riesgos de los cuales está exonerado por el conocimiento de embarque, "el fletador en éste caso -- sólo puede obtener la indemnización por los daños que su frieron sus mercancías, acreditando que la pérdida obedece a una negligencia del transportista"²⁸.

Cuando las mercancías son embarcadas, en perfectas condiciones, se expide el conocimiento de embarque limpio a bordo (clean and board), es evidente que al ser expedido el título cerciorandose que las mercancías-embarcadas están en perfecto estado y condición, y una vez cerciorado de tal estado, les pone el sello que hace

28.- Distrito Este de Luisiana, 28-9-1929-(Dor T, 21, --
Pág: 317).

constar el buen estado y condición como fueron embarcadas y por tal motivo expide un conocimiento limpio a bordo o sin anotaciones.

Ahora, si en el momento de llegar las mercancías al puerto de destino, se encuentra que las mercancías consignadas en el conocimiento de embarque limpio a bordo, tienen roturas, o llegan incompletas, o hay daños y faltantes. "Entonces se puede hacer responsable a la Compañía Naviera o al porteador"²⁹.

"Cuando el buque ha entregado un conocimiento de embarque neto, a pesar de las averías que presentaban las mercancías, el vendedor, a quien el comprador ha cedido todos sus derechos según el conocimiento de embarque, después de la disminución del precio correspondiente a la avería sufrida, puede reclamar al armador el perjuicio que le ha ocasionado, la pérdida del precio que le ha sido impuesta, por un conocimiento de embarque sin reservas y en vano el armador le opone que no subsiste perjuicio alguno para el comprador"³⁰.

El conocimiento de embarque reconoce el embarque a bordo de las mercancías y las describe de forma clara para poder ser fácilmente identificadas en la descarga por medio de la indicación del número de bultos, cantidad y marcas de embarque.

29.- VIRGILIA NUNEZ TOVAR. Apuntes de Derecho Marítimo.- U.N.A.M. 1979.

30.- S. T. Sup. Hanseático, 27-I-1927 (Dor T. 18, pág: - 138).

Normalmente también el conocimiento de embarque, contiene una indicación de cualquier cosa que se encuentre en mal estado de las mercancías en el momento de ser embarcadas, como por ejemplo "dos cajas rotas y destapadas".

Cuando el conocimiento tiene alguna declaración de este tipo, se dice que es un conocimiento de embarque calificado, tiene anotaciones (qualified); y el conocimiento de embarque sin anotaciones, es limpio a bordo (clean and board).

Aquí las discusiones entre el propietario del buque y el propietario de las mercaderías transportadas o del cargamento, surgen frecuentemente sobre el problema de si las mercancías han sido entregadas defectuosas, o han sido dañadas durante el transporte.

Es aquí precisamente, en donde las anotaciones puestas en el conocimiento de embarque son muy importantes. La obligación del porteador es entregar lo que recibió, pero también la cuestión inmediata y en ella está la verdadera dificultad sobre quien hace gravar el derecho a la carga de la prueba.

Con la cantidad o condición de las mercancías la cuestión es diferente, porque en este punto se tiene que partir normalmente del conocimiento de embarque y se comienza con el reconocimiento de "cargadas en buen estado y condición", es decir, es un conocimiento de embarque limpio a bordo; si es un conocimiento de embarque con anotaciones difícilmente será motivo de discusión. - Semejante reconocimiento sobre su aspecto, solamente pué

de aplicarse a la apariencia externa de las mercancías, pues el porteador no tiene medios para juzgar sobre su condición o calidad interna y los tribunales han declarado que es correcto este punto de vista sobre la cuestión.

Si el conocimiento de embarque contiene también palabras tales como "calidad y condición desconocida", "la tendencia de la jurisprudencia más reciente ha sido de limitar este desconocimiento a la condición interna de las mercancías o del cargamento, y no considerar que destruye por completo el reconocimiento contenido en las palabras precedentes"³¹.

En algunos casos sin embargo la palabra "calidad" se ha considerado como referente al carácter intrínseco del cargamento y la palabra "condición" a la apariencia externa³², y éste parece el punto de vista más razonable.

5.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE CON ANOTACIONES:

Las anotaciones del capitán en el conocimiento de embarque, realizadas con el objeto de hacer constar la comprobación de las anotaciones del cargador relativas al peso, medida, número, cantidad, calidad, marcas etc; o bien haciendo constar el estado o deficiencia de las averías sufridas por las mercancías al ser embarcadas y las cuales son observadas por el capitán al hacer el embarque.

Si el porteador encuentra las mercancías embar

31.- Ver *The Tramp*. (1921). Pág: 337.

32.- Ver Ejemplo, *Compañía Vascongada V. Churchill* (1906), I.K.B. 237.

cadass están en mal estado, por ejemplo: Docientas cajas de hierro mojadas, cincuenta bultos de azúcar mojados, treinta bultos de chiles sin contenido y cuatrocientas cajas de huevo sin contenido; al poner el porteador ésta anotación en el conocimiento de embarque, y el consignatario al recibir el conocimiento con éstas anotaciones, sabe perfectamente las condiciones como va a recibir sus mercancías. "El sabe ya de antemano que va a recibir docientas cajas de hierro mojadas, cincuenta bultos de azúcar mojados, treinta bultos de chiles sin contenido y cuatrocientas cajas de huevo sin contenido, y en este caso el consignatario tiene acción en contra del vendedor y no en contra del porteador³³.

Es indudable, al poner a cargo del destinatario la prueba de las mercancías descritas en el conocimiento de embarque, es la prueba de que las mercancías fueron embarcadas realmente, exonerando en cierto modo al transportista por el déficit, confusiones, etc. Pero el verdadero y principal carácter de éstas anotaciones, es la declaración del capitán del buque, de no responder de datos que no puede comprobar.

En el momento de ser insertadas en el conocimiento de embarque las anotaciones correspondientes por el capitán, se merma el valor probatorio del mismo. La doctrina ha discutido si las anotaciones constituyen realmente una cláusula de irresponsabilidad o bien única

33.- VIRGILIA NÚÑEZ TOVAR. Apuntes de Derecho Marítimo.-
U.N.A.M. 1979.

mente alterán la carga de la prueba.

En España, el Tribunal Supremo, en sentencias de 10 de diciembre de 1949 y del 11 de noviembre del mismo año, conceptúa las cláusulas o anotaciones insertas por el capitán (ignoro peso, cantidad, etc.), como cláusulas que alterán la carga de la prueba, pero no como de irresponsabilidad. Las anotaciones en el conocimiento de embarque, de las mercancías embarcadas en mal estado y condición, restan valor al mismo en caso de que éste sea negociado con otra persona.

En las reglas de la Haya se distinguía entre carga a granel y carga por bultos. En la primera el capitán del buque podía estampar anotaciones en el conocimiento de embarque expedido por él, cuando no tuviera medios razonables para comprobar la carga embarcada, se consideraban nulas las anotaciones insertas en los conocimientos normales.

En el convenio de Bruselas, se modificó lo anteriormente señalado y aprobado por la Haya y en conferencias entre la Haya y Londres unificaron el criterio.

Así pues, toda anotación o mención inserta en los conocimientos de embarque, que dice ser (ignoro peso medida o cantidad), etc, y similares serán nulas y se tendrán por no puestas durante el trayecto marítimo.

Prima Facie.- Cuando el propietario de las mercancías alega que no fueron entregadas como se las devolvieron, pesa sobre él la prueba de ésta afirmación, y puede hacer esto fácilmente refiriéndose al recibo del porteador de las mercancías, es decir, al conocimiento -

de embarque³⁴.

Ahora bien, un recibo es una presunción salvo-prueba en contrario (prima facie evidence) de la verdadera declaración contenida en él; si la persona que lo ha emitido afirma tal equivocación, debe probar el error, - por lo tanto el porteador al entregar al propietario sus mercancías en un número inferior, o un peso menor al impreso en el conocimiento de embarque, o mercancías rotas o sucias, cuando se ha emitido un conocimiento de embarque limpio a bordo, encontrará muchas dificultades para oponerse a la reclamación por daños y perjuicios.

En éste caso el porteador debe probar positivamente que el conocimiento de embarque estaba equivocado, y él entregó todo lo que recibió a bordo del buque, salvo, naturalmente, que cuente con la pérdida o daño, fueron causados por un riesgo exceptuado.

Esta prueba puede ser muy difícil y costosa, - por la razón de que muchas veces la prueba se tiene que realizar en un puerto extranjero, y por eso los porteadores desde hace muchos años han adoptado la práctica de - insertar en los conocimientos de embarque alguna cláusula como "peso, cantidad, y condición desconocidos", lo - cual significa que no reconoce tales materias en relación con las mercancías embarcadas.

La forma precisa de las palabras usadas varía mucho en relación con los diferentes propietarios de buques y de las compañías navieras, es necesario prestar -

34.- CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág: 216.

una cuidadosa atención a esto, pues la responsabilidad del porteador depende de la redacción precisa del contrato.

A veces, por ejemplo, la palabra "condición" no aparece, o es reemplazada por la palabra "calidad"³⁵.

Han surgido dificultades de dos tipos, las primeras relativas a la cantidad o al peso, es decir los casos de entrega más reducidos; las segundas a la calidad y condición.

La inclusión de las palabras "peso, cantidad desconocida" en el conocimiento de embarque destruye muy ampliamente su valor como recibo, salvo que haya prueba de que las mercancías fueron embarcadas (las mercancías declaradas por el cargador, haciendo la aclaración que hacen a la cifra indicada en el conocimiento de embarque), pero respecto a las cuales el porteador no hace ninguna admisión en cuanto a la cantidad o peso. El resultado es el siguiente, la carga de la prueba se transfiere al cargador, para poder determinar exactamente la carga embarcada.

Los conocimientos de embarque deben tener, en principio las menciones específicas relativas a las marcas de las mercancías, el número de bultos, cantidad, calidad y peso, estado y condición aparentes.

Como el conocimiento de embarque constituye el documento para acreditar el estado de las mercancías, haciendo constar las circunstancias de las mismas, tal co-

35.— CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág. 216.

mo en él se describen, la seguridad del comercio exige - que estas menciones sean fidedignas, por eso el capitán - al recibir la carga encuentra mercancías en mal estado o condición, o que van a ser transportadas en embalajes o - en envases insuficientes o defectuosos, debe formular -- las anotaciones oportunas en el conocimiento de embarque para salvar su responsabilidad. "Esta obligación es rigurosamente estricta"³⁶.

Por otra parte, dada la rapidez necesaria en - las operaciones de carga y descarga, con el ritmo acele- rado moderno que exige la explotación del buque, es impo- sible que el capitán pueda examinar detenidamente todas- las partidas o bultos y comprobar su estado, calidad, pe- so o marcas. De ello ha derivado el empleo tan general- de cláusulas con las que en diversas formas el transpor- tista elude prestar ninguna garantía a las declaraciones de los cargadores, no respondiendo de los datos por ---- ellos aportados. A esta finalidad responden las fórmu--

36.- El armador que ha entregado un recibo sin anotacio- nes cuando el estado de las mercancías hubiera nece- sitado hacerlas, compromete su responsabilidad res- pecto al comprador que ha pagado a base del recibo- sin anotaciones y ha sufrido por esto un daño consi- derable: S.T. Regional Hamburgo, 10-10-1927 (Dor T, 18, pág. 137.

las que dice ser "peso, cantidad, calidad desconocidos"³⁷ marcas desconocidas o sin responder de marcas, etc.

Las características de estas anotaciones, su generalización de estas cláusulas figuran impresas casi de un modo general en todos los conocimientos de embarque. Un comentarista ha observado que traducen la originalidad del estado jurídico del tráfico marítimo³⁸. Su difusión ha dado lugar a una numerosa jurisprudencia, pero aún así no está bien precisada su interpretación jurídica, pues las decisiones recaídas no ofrecen el carácter de homogeneidad necesaria para una sistematización precisa.

Se ha dicho que estas cláusulas conciernen principalmente a la administración de la prueba del cargamento aparentemente, observa el mismo autor aludido, éste es el efecto; pero añade que, aun desde este punto de vista ofrecen una doble dificultad, en un aspecto teórico, pues las obligaciones derivadas del contrato, quedan así indeterminadas en el momento de su celebración y solamente al final se definen concretamente, y por otra parte en el aspecto práctico, el juego de estas cláusu-

37.- (Ruralidad jurídica y partes de la cláusula "como debe ser", "La calidad, cantidad y el peso si es conocido dentro de los conocimientos". M. Boulanger, -- Dor T. 32. Pág: 23; Nota S.T. Apel. Bruselas, ---- 18-I-1936. Dor T, 36. Pág: 116 y sig).

38.- J. Boulanger: Doctrina Cit. en Dor T. 32, pág: 23 y sig.

las así formuladas representa una disminución o limitación importante en la fuerza legal del conocimiento de embarque como título representativo de las mercancías.

Pero en el fondo la trascendencia de estas anotaciones es aun mayor, pues entraña un acuerdo de irresponsabilidad en beneficio del transportista.³⁹

El valor de las anotaciones en el conocimiento de embarque no es perfecto, constituye una declaración unilateral del cargador en muchísimos casos, y por las razones ya apuntadas, de difícil comprobación. No puede admitirse "juris et de jure" que todos los datos insertados en el conocimiento de embarque sean exáctos. El peso, la cantidad, la medida, el contenido, la precisa calidad de las mercancías y otros datos, con mucha frecuencia no pueden ser determinados o comprobados por el capitán del buque, y ante estas dificultades hace constar sus anotaciones. Si las mercancías han sido debidamente comprobadas al embarque, estas cláusulas pierden todo va

39.- J. Boulanger: Doctrina Cit. En Dor T. 32, pág: 23 y Ripert, núms: 1777, 1779, 1782; Dangon núm. 966. La jurisprudencia no suele más que intervenir la prueba: Cas. Bélgica, 21-5-1897 (R.A., XXIII, pág 874); Cas Turín, 18-2-1921 (R.A., XXXIII, pág 951); T. — Sup. Hanseático, 10-3-1909 (R.A., XXV, pág 99); T. — Marítimo Copenhague, 1-12-1906 (R.A., XXV, pág 137).

lor legal⁴⁰.

Tampoco producen efecto alguno ante otras pruebas en contrario⁴¹.

Para que tengan valor éstas cláusulas requieren una justificación jurídica, siendo inoperantes cuando consisten en una mera fórmula de estilo corriente impreso en el conocimiento de embarque, en contradicción con otras pruebas.

40.- Una S. de la corte de Cas. Francia, ha rechazado la invocación de la cláusula "cantidad desconocida", porque las duelas embarcadas a bordo, habían sido contadas en presencia del capitán, y éste firmó el conocimiento de embarque sin alegar anotación alguna: S. 24-3-1914 (R.A., XIX, pág: II).

41.- Por ejemplo, la anotación en un conocimiento de embarque sobre un cargamento de sacos, que en sus tercios fueron encontrados vacíos a la llegada al puerto de destino: S. Doual, 24-12-1888 (R.A., IV, pág: 631).

CAPITULO
III
"FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE"

SUMARIO

- 1.- Título Representativo de Mercancías; 2.- Recibo Cantidad; 3.- Recibo Condición; 4.- Leyenda o Sello.

I.- Título Representativo de Mercancías:

El artículo 170 de nuestra Ley de Navegación-- y Comercio Marítimos dice: El conocimiento de embarque -- tendrá el carácter de título representativo de las mer-- cancias y consiguientemente, toda negociación, gravamen-- 'embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.

Son títulos representativos de mercancías, -- aquellos cuyo objeto principal no es un derecho de crédi-- to, sino un derecho de disposición sobre las mercancías-- que ampara el título.

Messineo, hace una observación al respecto, y-- dice: " éstos títulos no dan derecho a una prestación en-- dinero, sino a una cantidad de mercancías que se encuen-- tran en poder del creador del documento, que posee, a -- través del mismo, a las mercancías, y que incorpora el -- título un derecho de disposición sobre las mismas"⁴²

"En la historia moderna de la vida jurídica co-- mercial, uno de los fenómenos de mayor importancia es el-- nacimiento y desarrollo de ésa gran categoría de cosas -- mercantiles que son los títulos de crédito"⁴³

En la actualidad, un gran porcentaje de la ri-- queza comercial está representada y manejada por medio -- de los títulos de crédito, ya que la época materialista

42.- FRANCISCO MESSINEO. I Titoli di Crédito. Padova, -- 1453. 2a. Edición. Vol. I. Pág: 87 y sig.

43.- RAUL CERVANTES AHUMADA. Títulos y Operaciones de -- Crédito. Editorial Herrero. 10a. Edición. Pág: 7.

y mercantilista en la que vivimos, ha convertido la riqueza material, en conceptos jurídicos incorporados en títulos de crédito, creando así una "masa que circula - con leyes propias sobre el inmenso cúmulo de cosas, muebles o inmuebles, que forman la riqueza social"⁴⁴.

Cabe hacer referencia sobre éstos títulos, -- por su aparición en el derecho positivo, ya que de ninguna manera fué en una forma intempestiva o como una mera creación de los juristas, sino que su crecimiento se ha venido realizando en la práctica comercial, y, a la vez ha venido creando diversas especies de títulos de crédito, tales como la letra de cambio, el cheque, pagaré, etc. La doctrina dominante admite al conocimiento de embarque del transporte marítimo como un título de crédito, perteneciente a la categoría de los títulos representativos de las mercancías.

Pasando a analizar nuestra Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, en su artículo primero dice al respecto:

Artículo 1o.- Son cosas mercantiles los títulos de crédito. Su emisión, expedición, endoso, aval o aceptación, y las demás operaciones que en ellos se consignan son actos comerciales.

Viendo el mismo ordenamiento en el artículo quinto, se observa claramente una definición de los tí-

44.- VIVANTE.- Tratado de Derecho Comercial. Tomo II.-
Pág: 135.

tulos de crédito.

Artículo 5o.- Son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna.

Pasando a analizar los derechos incorporados en los títulos de crédito, se determina que por lo general són dos a saber:

- a).- Un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título; y.
- b).- Un derecho real sobre las mercancías⁴⁵.

Esta doctrina puede considerarse aceptada por nuestra legislación, si observamos el artículo 19 de nuestra Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito dice al respecto:

Artículo 19.- Los títulos representativos de mercancías atribuyen a su poseedor legítimo el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellos se mencionan.

Y agrega diciendo al respecto; la reivindicación de las mercancías representadas por los títulos a que éste artículo se refiere, sólo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo, conforme a las normas aplicables al efecto.

Esta figura se complementa por lo dispuesto en el artículo 20 de la misma ley:

Artículo 20.- El secuestro o cualquier otro vínculo so-

45.- RAUL CERVANTES AHUMADA. Derecho Marítimo. Editorial Herrero. IOa. Edición. 1978. Pág: 610.

sobre el derecho consignado en el título, o sobre las mercancías por él representadas, no surtirán efectos si no comprenden al título mismo.

Ahora viendo la definición a la cual se apega nuestro derecho "el título de crédito es un documento - necesario para ejercitar el derecho literal y autónomo- expresado en el mismo"⁴⁶.

Cabe advertir que los títulos de crédito son cosas absolutamente mercantiles, por lo que su mercantilidad no se altera porque no sean comerciantes quienes los suscriben o los posean⁴⁷.

El profesor Raúl Cervantes Ahumada, deriva de la anterior definición, las principales características de los títulos de crédito, las cuales mencionaré a continuación:

- I.- La Incorporación.
- II.- La Literalidad.
- III.- La Legitimación.
- IV.- La Autonomía.

Pasando a estudiar cada una de éstas tenemos:

I.- La Incorporación.- Los títulos de crédito, llevan - incorporado un derecho, éste derecho va intimamente unido al título, y su ejercicio está condicionado por - la exhibición del documento; sin exhibir el título, no se puede ejercitar el derecho en él incorporado. Quien posee legalmente el título; posee el derecho en él in-

46.- VIVANTE. Obra citada. Tomo. III. Pág: 136.

47.- RAUL CERVANTES AHUMADA. Obra Citada. Pág: 9.

corporado.

Esta objetivación de la realidad jurídica en el papel, constituye lo que la doctrina llama incorporación⁴⁸.

Generalmente los derechos tienen existencia independiente del documento que sirve para comprobarlos y pueden ejercitarse sin necesidad estricta del documento tratándose de títulos de crédito, el documento es lo principal y el derecho lo accesorio; el derecho no existe ni puede ejercitarse, si no es, en función del documento y condicionado por él⁴⁹.

Ya que un título de crédito, cualquiera que sea, como resultado de sus notas distintivas, obligan y dan derecho a una prestación en dinero o a cosa cierta.

II.- La Literalidad.- La definición legal dice, el derecho incorporado en el título es literal. Esto significa que tal derecho se medirá en su extensión y demás circunstancias, por la letra del documento, por lo que literalmente se encuentra en él consignado. Si por ejemplo: un conocimiento de embarque trae consignado -- cuarenta bultos de arroz, veinte bultos de maíz, cincuenta bultos de frijol y cien bultos de lenteja, el -- porteador o transportista está literalmente obligado, a entregar al tenedor o poseedor del conocimiento de embarque, todas las mercancías en él consignadas.

48.- FELIPE TENA J. Derecho Mercantil Mexicano. Tomo II
pág: 16.

49.- RAUL CERVANTES AHUMADA. Obra Citada. Pág: I.

La literalidad, es una nota esencial y privativa de los títulos de crédito, como lo es la incorporación⁵⁰.

III.- La Legitimación.- Es una consecuencia de la incorporación. Para poder ejercitar el derecho, es necesario legitimarse exhibiendo el título de crédito; la legitimación tiene dos aspectos:

a).- Legitimación activa.

b).- Legitimación pasiva.

La primera consiste en la propiedad o calidad que poseen los títulos de crédito, de atribuir al titular de ellos, o sea al poseedor de ellos legalmente, la facultad para exigir al obligado en el título de crédito el pago de la prestación consignada en él, más concretamente el tenedor del conocimiento de embarque, tiene la facultad de exigir la entrega de las mercancías que en él están consignadas.

La segunda consiste en todo lo contrario, o sea, es el deudor quien está obligado en el título de crédito, a realizar una prestación o a entregar una cosa cierta, en este caso es el porteador o el transportista quien está obligado a realizar la prestación anteriormente señalada.

Y solamente el deudor podrá librarse de la obligación, cumpliendo la misma y por lo tanto se liberará de ella pagando u otorgando la prestación consignada en el título de crédito.

50.- FELIPE TENA J. Obra Citada. Pág: II.

Por otra parte, cuando al deudor no le es presentado el título de crédito, para poder realizar la prestación en él consignada o señalada, ésta no sabe si el título anda circulando, quien sea su nuevo acreedor, hasta el momento de ser presentado el título, para cobrar o reclamar la prestación en él consignada, legitimándose activamente con la posesión del documento.

IV.— La Autonomía.— Vivante dice, la autonomía es característica esencial del título de crédito, o sea, — la autonomía opera desde el punto de vista activo otorgado el derecho a cada uno de los poseedores del título un derecho diferente al del anterior tenedor del título y el derecho incorporado en el mismo, así es la autonomía desde el punto de vista activo.

Ahora viendo o analizando la autonomía desde el punto de vista pasivo, es la obligación de todos y — cada uno de los asignatarios de un título de crédito, — porque ésta obligación es independiente y diversa a la obligación tenida por el otro asignatario o suscriptor del título de crédito.

La calidad con que una persona haya sido suscrita a un título de crédito, tiene trascendencia para dilucidar su situación cambiaría en relación con los demás suscriptores. Como se dijo anteriormente, en virtud de la autonomía, cada suscriptor por sí, está obligado a pagar el título o a satisfacer la prestación en él consignada, una vez realizada la obligación, o si el deudor no la realiza por no ser el obligado principal, — el poseedor del título puede exigir el pago o la presta

ción consignada en el título a los anteriores obligados a él. Por ejemplo: un endosante puede exigirle el pago al obligado principal o a sus avalistas, a otro endosante anterior, al girador, etc.

Cuando un obligado anterior al que paga o cubre la prestación consignada en un título de crédito, se niega a pagarlo por su parte, nuestra ley otorga la acción cambiaria de regreso en su contra; en este caso debe cubrir no solamente el importe del título, sino -- también los intereses de tipo legal, desde la fecha en cual el obligado debería realizar el pago o realizar la prestación consignada en el título, los gastos de cobranza o legítimos, los ocasionados de plaza en plaza, y aún los de situación. Artículo 153 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Se puede pensar en la situación anterior, y se puede creer o pensar si es injusto o no pagar los accesorios legales, respecto a los cuales el endosante no los motivo, pero no debe olvidarse con antelación, la acción de regreso en su contra se levantó el protesto en contra del obligado principal, acto en el cual se hace del conocimiento de los demás obligados y responsables del título de crédito, incluidos sus endosantes y avalistas.

El conocimiento de embarque, como los demás títulos de crédito, cumple plenamente su función jurídica cuando hace circular la riqueza consignada en él, de mano en mano, ahora bien, ésta circulación no puede efectuarse indefinidamente, si fuera así, provocaría la-

desconfianza e incertidumbre entre los posibles tenedores de los títulos de crédito, los cuales al no saber -- con certeza cuando se les entregaría la riqueza representada en los títulos, mejor preferirían valerse de otros instrumentos más eficaces.

La doctrina y la ley, para infundir confianza en los títulos de crédito, al ser utilizados, exigen -- que la prestación consignada en ellos (pago, entrega de mercancía, etc.), se satisfaga por lo general en un plazo fijado desde el momento de su creación. A este plazo se le llama "vencimiento del título".

Por otra parte con el vencimiento del título, se pone fin a lo que se llama ciclo circulatorio, el -- cual se inicia en el momento de la emisión del documento, dicho ciclo reviste suma importancia, porque solo -- durante su vigencia, un título de crédito puede transmitirse con todas sus características cambiarias.

Si un título de crédito es transmitido fuera de su ciclo circulatorio (antes de su nacimiento o después de su vencimiento), la ley lo sanciona con la pérdida de la característica de la autonomía, es decir el derecho adquirido por el endosatario en estas condiciones, no es autónomo, y por tal motivo deberá seguir la misma suerte y las mismas condiciones del anterior hecho en tiempo. Si el anterior fuera nulo o inválido, igual será el nuevo adquirente y los que le sigan.

Los títulos de crédito, han sido clasificados por la doctrina, atendiendo a varios criterios, mismos -- que serán analizados a continuación:

- a).- Por el carácter del emisor.
- b).- Por la ley que los rige.
- c).- Por el derecho incorporado en el título.
- d).- Por su forma de emisión.
- e).- Por la substanciación del documento.
- f).- Por su ley de circulación.
- g).- Por su eficacia procesal.
- h).- Por los efectos de la causa sobre la vida del título.

Analizando la anterior clasificación, veremos en cual de los incisos el conocimiento de embarque tiene un mayor encuadramiento:

- a).- Por el carácter del emisor.- Este inciso se divide en dos:

I.- Títulos de crédito públicos.- Són los creados y emitidos por el Estado o Instituciones dependientes -- del mismo. Esto es, por personas morales de carácter público ejemplo: Los bonos de la deuda pública, bonos del ahorro nacional, etc.

II.- Títulos de crédito privados.- Estos son creados y emitidos por cualquier persona particular, ya sea individual o jurídica, por ejemplo: La letra de cambio, el cheque, el pagaré, etc.

Algunos autores opinan que el Estado puede emitir títulos de crédito públicos y privados (letra de cambio), atendiendo a su carácter de organismo público o no.

Pero en estricto rigor, no hay base para hacer ésta distinción, porque los títulos de crédito tie-

nen la misma naturaleza, cualquiera que sea su creador.

Si es conveniente hacer la aclaración para poder distinguir, que no es posible proceder en contra del Estado si está obligado en un título de crédito, porque no se despachará la orden de ejecución; y lo cual si es posible, si el título está suscrito por otra persona, por ejemplo un banco oficial.

b).- Por la ley que los rige.- Este inciso también se divide en dos:

I.- Títulos de crédito nominativos.- Son aquellos que la ley les tiene reservado un apartado especial para su regulación, por ejemplo: Los certificados de participación, las cédulas hipotecarias, los bonos del ahorro nacional, etc.

II.- Títulos de crédito innominados.- No tienen una regulación específica, en alguna ley en particular, se señala como modelo de éstos títulos a los larguillos que se utilizan en las operaciones comerciales efectuadas en los rastros. Salvo la excepción anterior, bien puede decirse, que en nuestro medio, todos los títulos de crédito son nominados.

c).- Por el derecho incorporado en el título.- Esta categoría se divide en tres clases:

I.- Títulos obligacionales.- O títulos de crédito propiamente dichos, son aquellos cuyo objeto principal no es un derecho de crédito, sino atribuyen a su tenedor en contra de sus subscriptores acción para exigir el pago del título a su vencimiento, por ejemplo: la letra de cambio, pagaré, etc.

II.- Títulos corporativos.- O personales, su objeto principal no es un derecho de crédito, sino la facultad de atribuir a su tenedor, la calidad personal de ser miembro de una corporación, por ejemplo: la acción de una sociedad anónima, cuya función principal es la de atribuir a su titular la calidad de socio o miembro, de la entidad jurídica colectiva.

III.- Títulos representativos.- O títulos reales de tradición, en éstos su obligación contenida en el cuerpo del título o mejor dicho su objeto principal, consiste en un derecho real sobre la mercancía amparada por el título, de allí que se diga, que son eminentemente representativos de mercancías, ejemplo: el conocimiento de embarque.

Estos títulos, proporcionan un medio de circulación de las mercancías en forma tal, que con la circulación material del título, jurídicamente también circula la mercancía amparada por el, es por eso, si se enajena el título, se enajenará también la mercancía, y al realizarse un gravamen sobre el título, se constituye un gravamen también sobre las mercancías.

Como se puede apreciar hay una íntima relación entre el título de crédito y las mercancías, de forma tal que las mercancías no pueden transferirse o gravarse si no es transmitido o gravado el título mismo.

Por último cabe agregar tocante a éstos títulos, que su función representativa, o sea la incorporación del derecho real al documento, estará supeditado a la existencia de las mercancías en poder del creador

del título o suscriptor del mismo. Si las mercancías -
perecen o se sustraen del poder del suscriptor del título,
desaparecerá la función representativa y el titular
tendrá sólo el derecho de perseguir las mercancías para
hacerlas volver a poder del creador del título, o el de
recho de crédito para cobrar a éste el valor de los bie
nes amparados por el mismo documento.

Son modelos de títulos representativos de mer-
cancías, el conocimiento de embarque, el certificado de
depósito, que expiden nuestros almacenes generales de -
depósito.

d).- Por la forma de su emisión.- Esta clase de títulos
se divide en dos:

I.- Títulos singulares o individuales.- Son los creados
de una forma singular, o sea un solo título en cada
acto de creación, o sea cada título tiene su propia in-
dividualidad, como el cheque, la letra de cambio, el pa
garé, etc.

II.- Títulos de serie o en masa.- Como su nombre lo in-
dica, son creados en serie constituyendo un genero
como las acciones obligacionales, los cupones, los cer-
tificados de participación, etc.

e).- Por la substantividad del documento.- Estos títu-
los también se dividen en dos clases:

I.- Títulos principales.- Estos no tienen dependencia
de ningún otro título, como ejemplos citaremos: al
conocimiento de embarque, certificado de depósito, le-
tra de cambio, etc.

II.- Títulos accesorios.- Se derivan de un título prin-

cial, respecto del cual guardan una dependencia, como por ejemplo citaré: el cupón siempre anexo a una obligación o acción.

f).- Por la ley de circulación.- Este inciso, también se divide en tres grupos y en ésta clasificación debe hacerse la aclaración, de que es aceptada por la doctrina, pero no es contemplada en la misma forma por nuestra Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito la cual en su artículo 21, únicamente hace referencia a los títulos nominativos y los títulos al portador. No obstante debe decirse, que al tenor de sus disposiciones, también contempla a los títulos de crédito a la orden regulando los como nominativos.

Como existen marcadas diferencias entre unos y otros, tanto en su creación y emisión, como en su circulación, se analizará el criterio doctrinal.

I.- Títulos nominativos.- Son los expedidos a favor de una persona determinada, se lleva un registro de ellos por parte del emisor. Estos títulos requieren para su transmisión de una anotación en su texto y en el registro del emisor, por ejemplo: las acciones y las obligaciones nominativas. (Artículos 23 y 24 L.G.T.O.-C.).

Mientras no se haga la anotación en los libros de registro respectivos, el tenedor del título está expuesto a tratar de hacerlos efectivos, a que le opongan las excepciones que pudieran hacerse valer en contra de su cedente, e igual acontecimiento sucede si se transmiten por otra forma que no sea el endoso. Ar-

títulos 26 y 27 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

II.- Títulos a la orden.- Son los expedidos a favor de una persona determinada y son transmitidos por medio del endoso, al mismo tiempo se hace entrega del título mismo, pero sin perjuici de poder ser transmitidos por cualquier otro medio legal. Artículos 23 y 26 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

La ley prevée el caso de que siendo el título por naturaleza a la orden, puede ser cambiada su forma de transmisión, mediante la inserción de las cláusulas "no a la orden o no negociable", y a partir de la inserción de tales cláusulas, el título solo será transmisible, en la forma y con los efectos de una sesión ordinaria.

Al realizarse en el título las inserciones anteriormente señaladas, surgen las siguientes interrogantes; ¿quién está facultado para insertar dicha cláusula? ¿una vez insertada la cláusula no a la orden, con posterioridad, puede volverse a transmitir el título por endoso?

En relación a la primera interrogante, el derecho alemán, únicamente permite al emitente insertar dicha cláusula. "En cambio para el derecho italiano, cualquier tenedor puede hacerlo. Nuestro legislador se apega a la tesis italiana"⁵¹. Artículo 25 Ley General -

51.- VICENTE TOLEDO. Apuntes de Derecho Mercantil. --
U.N.A.M. 1979.

de Títulos y Operaciones de Crédito.

En cuanto a la determinación de si un título de crédito contiene la cláusula "no a la orden" y si éste puede volver a circular por medio del endoso, los autores mexicanos, nos dicen la forma para poder cambiar la naturaleza del título; desde el momento de ponersele la cláusula mencionada, solamente por seaón podrá transferirse éste título.

III.— Títulos al portador.— Estos por su sola tenencia, produce el efecto de legitimar a su poseedor y se transmiten cambiariamente por la sola tradición.

Nuestra Ley General de Títulos y Operaciones de crédito, en su artículo 69, lo reglamenta de la siguiente forma:

Artículo 69.— Son títulos al portador los que no están expedidos a favor de persona determinada, contengan o no la cláusula "al portador".

Los títulos de crédito al portador son los que tienen más semejanza con el dinero, y por mandato legal, sólo pueden ser reivindicados, en los casos en que el dinero pueda serlo.

En caso de pérdida, destrucción o extravío de un título de crédito al portador, la ley concede una acción preventiva al tenedor. Artículo 74 L.G.T.O.C.

Por último dada la irreivindicabilidad de estos títulos, no pueden ser cancelados como en el caso de los títulos nominativos, aunque la ley autoriza su reposición, en el caso de haber sido destruidos en parte o mutilados. Artículo 75. L.G.T.O.C.

g).- Por su eficacia procesal.- Este inciso se divide --
dos grupos:

I.- Títulos de eficacia procesal plena.- Estos no necesitan hacer referencia a otro documento o a ningún acto externo, para tener plena eficacia procesal, ejem:-- letra de cambio, el cheque, etc.

II.- Títulos de eficacia procesal limitada.- En éstos, - sus elementos cartulares, no funcionan con eficacia procesal plena, ejemplo de éstos títulos son, el cupón - para cobros de dividendos adheridos a una acción, y para que éste surta efectos procesales plenos, es necesario - exhibir la acción y el acta de la asamblea, con la cual se ordena cubrirlos.

h).- Por los efectos de la causa.- Esta también se divide en dos clases:

I.- Títulos causales.- En términos generales puede decirse, que todos los títulos de crédito, son creados en virtud de una causa determinada, conocida ésta -- causa con el nombre de subyacente. Pero en tanto que en algunos la causa se vincula del título produciendo efectos sobre su vida jurídica, en otros por el contrario, - la causa se desvincula al título produciendo efectos sobre su vida jurídica.

Son títulos causales, cuando la causa permanezca vinculada al documento, ejerciendo una influencia tal que puede inclusive invalidar o hacer ineficaz el título

II.- Títulos abstractos.- En éstos títulos, la causa se desvincula del documento, en el momento mismo de su creación, y ya no tiene relevancia sobre la vida poste--

rior del título, siendo entonces títulos abstractos, donde una vez creada la relación o negocio subyacente, se desvincula del título y ya no tiene influencia sobre la validez y eficacia del título, ejemplo: la letra de cambio.

De la anterior clasificación, y desglosando cada una de sus partes componentes, eminentemente se determina, al conocimiento de embarque como un título de crédito representativo de la mercancía consignada en él mismo, y no como prueba de embarque de la misma. Y una vez transmitido el conocimiento de embarque, equivale a la transmisión material de las mercancías, además el conocimiento de embarque es el título de crédito indispensable para pedir la entrega de la mercadería en destino y el título ejecutivo para exigir el cobro del flete o la entrega de la carga, en el caso de incumplimiento de las obligaciones contractuales.

2.- RECIBO CANTIDAD:

El artículo 3º, de las Reglas de la Haya, se dispone que el transportista, o el capitán, o el agente del transportista, después de hacerse cargo de las mercancías, deberá a petición del cargador emitir un conocimiento, entre los requisitos que debe cubrir y debe hacer constar por medio de máquina o por sello: a).- Las marcas...; b).- El número de bultos o de piezas o la cantidad o el peso, según los casos, como han sido suministrados por escrito por el cargador antes de empezar la carga; c).- El estado y condición aparentes de las mercancías.

Sin embargo, el transportista no está obligado a emitir un conocimiento, ni el capitán o agente del transportista, tampoco están obligados a emitir un conocimiento suscribiendo los datos del expedidor relativos a las marcas, el número, la cantidad o el peso, cuando tenga razones fundadas para sospechar que no representan exáctamente las mercancías que efectivamente ha recibido

En la Convención de Bruselas de 1924, se reprodujo el texto anterior, añadiendo únicamente en su parte final el inciso "Cuando no haya tenido medios razonables de comprobación".

Quando el embarcador entrega al porteador mercancías para que éstas le sean transportadas a determinado puerto, el porteador al recibir éstas debe expresar por medio de máquina o por sello la cantidad de mercancías que recibió para transportarlas, ejemplo: Singer de México, embarca 100 000 cabezas de máquinas de coser en el Buque "El Rey I", para que éstas le sean transportadas al Puerto de Liverpool, Inglaterra, el porteador debe expresar por medio de máquina o de sello la cantidad de cabezas de máquina que va a transportar.

En las sesiones de las conferencias de Bruselas, se declaró que no se incluía en esas menciones del conocimiento la medida de las mercancías, que las especializa principalmente en los casos de cargamentos de madera, porque la medida se consideraba incluida en la cantidad. "Tampoco se consideraron exigibles las características de la naturaleza ni de la calidad de las mercancías. Tampoco se dice en esos textos de mencionar la

condición o estado aparentes, pero esto según Van Bladel⁵², se sobrentiende que es en todo caso preceptivo.

Por otra parte las cláusulas que se ponen en el conocimiento de embarque como "peso desconocido" "cantidad desconocida", suponen que el capitán no aacevera la cantidad efectivamente cargada, según se menciona en el conocimiento de embarque. En este sentido su orientación primaria es la de establecer una exoneración de la responsabilidad del transportista por diferencia entre la cantidad acreditada a la entrega y la que se menciona en el conocimiento de embarque.

"Los tribunales coinciden generalmente, en otorgarle la inversión de la prueba; es decir, que así como en principio, sin esa anotación el capitán correspondría a éste demostrar que la cantidad mencionada en el conocimiento de embarque coincida con la cantidad entregada, o responder del déficit, protegido por esa anotación corresponde al cargador otorgar la prueba de que la cantidad mencionada en el conocimiento es la que efectivamente ha sido embarcada a bordo⁵³.

La prueba de la cantidad embarcada, puede ser aportada por el cargador utilizando cualquier medio probatorio.

El objeto de la cláusula (cantidad desconocida

52.— VAN BLADEL.— *Connaissments et Regles de la Haya.* -- núms. 163 y 170.

53.— Sauvage: *Les clauses "poids incnnu", "que dit estre" et autres similaires: R. A., XXXI, pág: 437.*

o peso desconocido) dice una sentencia belga al respecto "es el de asegurar la rapidez y la economía en el embarque". Prohíbe, por tanto, a los cargadores exigir el empleo de medios de comprobación lentos y onerosos y obligar al capitán a renunciar de las ventajas de celeridad, aún al precio de las sobrestadías." Y teniendo en cuenta estas circunstancias, el capitán no incurre en culpa por no haberse apercebido de una diferencia de cantidad (peso) aún considerable, entre la mencionada y la que ha sido realmente cargada⁵⁴.

"Cuando el conocimiento de embarque establece que ni el armador ni el capitán responden del peso, de la cantidad, del contenido y el valor, habiéndose firmado ese documento con la mención que dice ser, el remitente que reclama por un pretendido déficit teniendo que demostrar la cantidad real del bulto al embarque⁵⁵.

En sentido restrictivo, que la jurisprudencia suele dar a éstas cláusulas se ha interpretado que la aplicación a favor del transportista de ésta excluía la culpa del capitán.

Hay que distinguir la diferencia de peso de la mercancía, de la de identidad; es decir, que en todo caso se exige que la mercancía entregada sea la misma que se embarcó. Aquí el transportista no puede invocar la mención de "peso desconocido" y pretender decir que la mercancía ha sido colocada en un lugar inaccesible y que

54.- S.T. Apel. Bruselas, 26-6-1905 (R.A., XXI, pág II7)

55.- S. Sena, 23-II-1910 (R.A., XXVI, pág: 798).

la caja ha sido abierta porque parecía ligera a la llegada, cuando el segundo de abordo ha firmado el recibo de las mercancías sin observaciones, y hubiera debido, al embarque, darse cuenta de que el bulto era demasiado ligero⁵⁶.

En todo caso, y teniendo en cuenta que estas cláusulas están sometidas a una interpretación restrictiva, debe aparecer en el conocimiento de embarque en forma que represente la voluntad clara y manifiesta de no responder de las menciones del conocimiento de embarque que alude.

Si el capitán pretende exonerarse de responsabilidad, principalmente en cuanto al peso, debe hacer --mención de reservas expresas sobre el conocimiento de embarque; las cláusulas impresas al dorso referentes al peso, cantidad, marcas y valor figurando entre otras cláusulas, son nulas como contrarias a la ley⁵⁷.

La prueba que puede aportar el reglamento en --éste caso, como en todos éstos de reservas en el conocimiento de embarque, siendo el criterio general interpretativo de la jurisprudencia, es el de invertir la carga de la prueba, obliga a la parte reclamante a acreditar --una culpa o negligencia del transportista. En caso de --déficit no se presume el fraude del armador y la disen--ción de las partes sólo puede ser admitida si aportan la

56.- S.T. Justicia Inglaterra, 15-II-1927 (Dor T. 17, --pág: 269).

57.- S. Belga (Dor T, 27, pág: 89).

prueba de maniobras fraudulentas a cargo del armador⁵⁸.

Esta prueba es admisible en todas las formas, - la cláusula "peso desconocido" produce únicamente el efecto de destruir el valor probatorio de las menciones - del conocimiento de embarque; el receptor puede ofrecerla prueba por todos los medios⁵⁹.

Pero no puede establecerse por meras deducciones, y la dificultad de presentarla señalando concretamente la falta del transportista es evidente.

También se deben tener en cuenta, los usos de los puertos, ya que en unos se autoriza una diferencia - en la cantidad que se pasa y la que aparece mencionada - en el conocimiento de embarque, una tolerancia de más o menos en la cantidad embarcada según el conocimiento de embarque, este es un uso en algunos de los puertos, como en los del mar Negro⁶⁰.

3.- RECIBO CONDICION:

El buen estado aparente "recibido en buen estado y condición", el Convenio de Bruselas exige, precisar en el conocimiento de embarque el estado y la condición - aparentes de las mercancías. Objetivamente esta condición no admite excusa. O aparecen en buen estado en su exterior o con señales, defectos o huellas de averías.

58.- Dunquerque, 5-7-1937 (Dor. Sup. 15, pág: 274).

59.- S. T. Mixto Apel. Alejandría, 30-1-1924 (Dor T. 6, - pág: 273).

60.- S. Tribunal Apel. Génova, 27-4-1900 (R.A., XVI, -- pág: 712).

En este último caso el capitán tiene el deber de formular en los conocimientos de embarque las reservas oportunas respecto a los defectos aparentes, el mal estado exterior o a los embalajes defectuosos.

No se puede exigir que aquéllos defectos, para los que se requieren conocimientos de embarque especiales de personas expertas en cada materia, deben ser igualmente observados por él, para eximirse de responsabilidad por haber hecho en el conocimiento de embarque "recibido en buen orden y condición"; lo que indica solamente, esto es que, a su juicio, no existían averías aparentes. "Así en el caso de haber firmado un conocimiento sin reservas, a pesar de unas manchas azules en unas tablas de madera blanca, no puede admitirse que haya contraído esa responsabilidad por haber aparecido que esas manchas podían denotar un deterioro de las mercancías⁶¹."

La ausencia de reservas en el conocimiento de embarque, establece la presunción del buen estado de las mercancías a su embarque⁶².

Cuando el conocimiento de embarque contiene una cláusula, según la cual las mercancías se presumen en buen estado y condición, salvo que se estampen anotaciones en el mismo conocimiento el hecho de haberse entregado el conocimiento sin anotaciones, implica que las mercancías averiadas al arribo, han sobrevenido en el

61.- S. Amberes, 24-6-1922 (R.A., XXXIV, pág 1197); S.T.

Sup. Hanseático, 10-3-1909 (R.A., XXV, pág: 99).

62.- S. Havre, 9-4-1923 (Dor Sup. I, pág: 205).

curso del transporte. "El armador es responsable de esas averías, a menos si demuestra que han sido provocadas -- por una de las causas de las cuales está expresamente -- exonerado de responsabilidad"⁶³.

Con arreglo a la ley de 1924 del transporte de mercancías por mar, un armador al recibir una mercancía y por la cual entrega un conocimiento de embarque, reconoció el embarque en buen estado y condición, está obligado a aportar la prueba de las causas que lo exoneran de la responsabilidad. La firma de un conocimiento de embarque en esa forma constituye una presunción de buen estado y condición aparentes de la mercancía, y el armador no puede, una vez que ha aceptado la mercancía y ha reconocido en consecuencia la buena condición exterior, -- invocar para exonerarse de responsabilidad una "insuficiencia de embalaje", "en razón de la forma de las cajas y a su carencia de protección, circunstancias que eran notorias a simple vista en el momento del embarque de -- las cajas"⁶⁴.

"La mención que se hace en un conocimiento de embarque, relativa al buen estado aparente de las mercancías embarcadas no puede ser invocada por el receptor -- que pretende haber responsable al armador de averías al cargamento, cuando estas averías no pueden ser perceptibles exteriormente"⁶⁵.

63.- S. Rotterdam, 4-10-1929 (Dor T. 21, pág: 446).

64.- Sentencia T. Apel. Inglaterra, II-II-1929 (Dor T. -- 21. Pág: 256).

65.- S.T. Amsterdam, 2-12-1932 (Dor T. 28, pág: 375).

Por otra parte, en los puestos de cargamento a granel en los que por una costumbre del tráfico, el peso no está determinado ni por el portador ni por el cargador, el capitán puede insertar este hecho en el conocimiento de embarque, el cual en tal caso no constituiría la presunción "iuris tantum frente al porteador en relación al peso"⁶⁶.

"Por tal razón el porteador debe indicar en el conocimiento de embarque, cual era la condición aparente de las mercancías en el momento del embarque; es decir — debe declarar cual era su apariencia externa. El conocimiento de embarque, en tal caso establece una presunción, salvo prueba en contrario, de la verdad de las declaraciones contenidas, no obstante cualquier cláusula — en contrario"⁶⁷.

Quando se reclama al transportista indemnización por daños y perjuicios, por un conocimiento cuyo embarque indicaba "buen estado y condición" aparente y el cual ha sido entregado en mal estado, los fletadores deben probar ante todo que su mercancía estaba realmente — en buen estado en el momento de ser embarcada⁶⁸.

"Pueden ser combinadas las cláusulas en buen estado y condición y la de calidad y medida o peso descono

66.— Carriage of Goods by Sea Act. 1924, apéndice, Art.— III, rr. 3,4,5.

67.— Carriage of Goods by Sea Act, S. S.

68.— S. T. Apel. 2o. Circuito, 2-8-1937 (Dor T. 36. Pág: 266).

cido, a esto la tendencia de la jurisprudencia más reciente ha sido la de limitar este desconocimiento a la condición interna del cargamento, y no considerar que destruye por completo el reconocimiento contenido en las palabras precedentes"⁶⁹

Con relación a la calidad o condición de la mercancía, la cuestión es en parte diferente, en este punto se parte del hecho de que normalmente el conocimiento de embarque comienza con el reconocimiento de cargadas en "buen estado y condición", es decir es un conocimiento limpio a bordo, si es un conocimiento con anotaciones, difícilmente será motivo de discusión. "Semejante reconocimiento sobre su aspecto, solamente puede aplicarse a la apariencia externa de las mercancías, pues el porteador no tiene medios para juzgar sobre su condición o calidad interna; y los tribunales han declarado que es correcto éste punto de vista sobre la cuestión"⁷⁰.

4.- LEYENDA O SELLO:

Leyenda.- f. (del lat. legenda, lo que se ha de leer).-- Vida de los santos: La "Leyenda Aurea", de Jacobo de Vorágine, es del siglo XIII. /Relato en que está desfigurada la historia por la tradición: la leyenda de Barba Azul tiene un fondo de verdad. (SINON. Mito, tradición). /Composición poética de alguna extensión de relato más o menos maravilloso/. /Invención fabulosa/. (SINON. V. Fábula). /Inscripción que se pone a una moneda o

69.- Ver The Tromp (1921). Pág: 337.

70.- CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág: 217.

medalla/. Glacismo por pie, que se pone para explicar algo (gravado, plan, etc.)⁷¹/.

Sello.- m. (lat. sigillum). Instrumento que sirve para estampar armas, divisas, letras, etc. /Señal que deja el sello. (SINON. V. MARCA.)/. Disco de plomo o cera, con el sello estampado, que se unía por medio de hilos a ciertos documentos. /Viñeta de papel que se usa como señal del pago de algún derecho: sello postal, sello fiscal, sello móvil/. Med. Conjunto de dos obleas entre las que se pone una dosis de algún medicamento. /Figura carácter distintivo/. Arg. Papel sellado. /Sello de Salomón, planta esmilácea/. Poner el sello a una cosa, rematarla, acabarla⁷².

Visto el contenido de las palabras anteriores; la leyenda o sello, es la anotación que la compañía naviera pone al conocimiento de embarque, para determinar el estado como son recibidas las mercancías para ser embarcadas, determinandose de esta forma como va a ser expedido el conocimiento de embarque, si es limpio a bordo o contiene anotaciones.

Por medio de esta anotación (leyenda o sello), el consignatario o poseedor del conocimiento de embarque se da cuenta si el título que posee es limpio a bordo o contiene anotaciones.

71.- Pequeño Larousse Ilustrado. 7a. Ed. 1970. Pág: 625.

72.- Pequeño Larousse Ilustrado. Pág: 934.

CAPITULO

IV

"PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL CONTRATO DE TRANSPORTE"

SUMARIO

I.- Compañía Naviera; 2.- Naviero; 3.- Porteador o Trans
portista; y 4.- Armador.

I.- COMPANIA NAVIERA:

"Un bien cualquiera puede, en circunstancias dadas, pertenecer, no privativamente a un individuo, sino en común a varios individuos o a una colectividad de individuos; así ocurre mucho más frecuente con los buques que con otros bienes⁷³.

Este hecho ya estaba señalado, por los más antiguos monumentos del derecho marítimo consuetudinario y obedece a dos causas importantes: el valor considerable que tienen los buques y los grandes riesgos a que están siempre expuestos.

Muchos particulares no son lo suficientemente solventes, para ser propietarios de un buque por entero y aquéllos mismos que pudieron serlo no se deciden a soportar solos los riesgos de todo un buque, prefieren por lo general compartir los riesgos de la navegación con otras personas, teniendo una parte de propiedad en varios buques a la vez.

"Además, ocurre frecuentemente que un marino teniendo las aptitudes y los títulos necesarios para mandar un buque, tiene también la ambición legítima de conducirlo por su propia cuenta y no solamente como asalariado de otro, pero no dispone de capital suficiente para ser él solo propietario de un buque, entonces buscará socios capitalistas que compartan con él la propiedad, las cargas y los productos del buque⁷⁴.

73.- DANIEL DANJON. Obra Citada. Pág: 179. Tomo I.

74.- DANIEL DANJON. Obra Citada. Pág: 180. Tomo I.

Se ve, pues frecuentemente, a varias personas-ponerse de acuerdo para hacer construir o para comprar - un buque en común - o bien se ve al propietario de un buque vender partes del mismo a una o varias personas-, o aún a los herederos del armador excluir al buque de la -participación de bienes hereditarios y dejarlo proindeviso - entre ellos.

Por otra parte, las grandes compañías de la Navegación, que se han creado en los diferentes países marítimos, poseen para su servicio un gran número de buques, que forman en verdad una gran flota.

Por la importancia práctica, la copropiedad de los buques, necesitó muy prontamente reglas jurídicas especiales que se alejan senciblemente del derecho común.

No se debe creer, sin embargo, que las normas-especiales que traza a este respecto la ley marítima se-aplica todas las veces que un buque pertenece a una comunidad o a una colectividad de personas, ni se ha sosteni-do nunca; la esfera de aplicación de estas reglas se ca-racteriza netamente por su fin.

Nada impide que el naviero sea un grupo de per-sonas, una colectividad, igual que el propietario, el ar-mador y el consignatario. Esta posibilidad se acentúa -de modo especial en las sociedades anónimas y comanditas de navegación, en las que la personalidad del naviero está integrada por la Junta de Gobierno, Consejo de Admi--nistración, Junta Administrativa u otra entidad análoga--designada al efecto por la sociedad misma o por los so--

ios colectivos de las sociedades en comandita. "La propiedad o armamento está integrada por todos los socios o accionistas constituidos en Asambleas o Junta General, - la que confiere su representación a la Junta de Gobierno o Consejo de Administración, etc. Esta entidad adquiere en virtud de esos poderes representativos de la propiedad del buque o buques, la condición jurídica de naviero con todas las atribuciones y responsabilidades⁷⁵.

Para el buen funcionamiento de la Compañía Naviera, ésta debe tener varios departamentos de control, y entre los cuales tenemos:

A).- Departamento Técnico.- Este se encarga, de determinar si se van a adquirir nuevos buques para la compañía, checan los planos de construcción de los mismos, y los certificados de construcción que están actualizados, llevan el mantenimiento de los buques (revisión) y están en contacto con las sociedades clasificadoras de los buques.

B).- Departamento de Operaciones.- Este departamento es muy importante, ya que su función consiste en administrar internamente al buque, determinar con que cantidad de diesel llega a los puertos que va a arribar, determina la cuestión del avituallamiento, consistente en la cantidad de carne que se va a comprar, cuánta agua potable, comida, pagar el muelle, el remolcador, y de una forma general todas las operaciones que realiza el bu-

75.- FRANCISCO DE GAMECHOGOICOHEA Y ALEGRIA. "Derecho Marítimo Español". Tomo II. Pág: 144.

que.

C).- Departamento Administrativo.- Lleva el control del personal de la compañía naviera, este personal es de dos tipos: a).- Personal de tierra; b).- Personal de Abordo. Se les da diferente tratamiento a cada tipo de personal, ya que su forma de trabajo, también es diferente, mientras que el personal de tierra trabaja 8 horas al día, el personal de Abordo trabaja 24 horas diarias, es por esto que tienen prestaciones diferentes.

D).- "Departamento Jurídico en General.- Este no sabe nada de los problemas marítimos, más bien éste departamento conoce de otros negocios como por ejemplo: cuando una Compañía Naviera, tiene arrendado un edificio, para todas sus oficinas y el dueño del edificio les demanda la terminación del contrato de arrendamiento de dicho edificio⁷⁶.

Los anteriores departamentos, son algunos de los cuales está formada una compañía naviera. Más para el despacho de los asuntos sociales de la misma, la Junta de Gobierno, designa una persona competente, sea accionista o persona ajena a la Sociedad, como delegado de la Junta de Gobierno, esto es, del naviero, con el título de Director-Gerente u otra denominación análoga, con las facultades que tenga a bien concederle.

Pero esto debe entenderse bien, éste director no es el naviero, ni ostenta la representación legal de

76.- VIRGILIA NUÑEZ TOVAR. "Apuntes de Derecho Marítimo" 1979.

la compañía ni de la propiedad del buque o buques de la misma, aunque a los ojos de los terceros que con él tratan y contratan aparezca como naviero. A no ser que los Estatutos o la Asamblea General le hayan conferido expresamente dicha representación, juntamente con las demás atribuciones inherentes a la Junta de Gobierno.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos reglamenta en sus artículos 251, 252, 253, 254 y 255 lo referente a los agentes del naviero y en sus artículos 127 a 138 nos determina que es la empresa Naviera.

Concretamente en su artículo 127, dice al respecto: "Se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo".

/Se entiende por naviero, el titular de una empresa marítima/.

"Actualmente, la industria del transporte marítimo se independizó, especializándose, formando poderosas agrupaciones que impusieron las modalidades de sus reglamentaciones al tráfico⁷⁷, organizándose en coaliciones fuertes para la protección y defensa de los intereses comunes (cartels, pools), a fin de fraccionar ries-

77.- G. Serino: Gli accordi limitatori della concorrenza nell'industria della navigazione, 173 págs: Nápoles 1935. G. Serino: L'impresse do navigazione e la concorrenza straniera nel traffico dei passeggeri Nápoles, 1935.

gos y pérdidas y defender sus finalidades utilitarias⁷⁸.

"Las grandes empresas de la navegación, dice un autor, han interferido con su posición de superioridad económica en la libertad de contratación, y las condiciones de los contratos se han convertido en fórmulas unilaterales, con el mero trámite de adhesión; la ley no ha podido afrontar estas cuestiones y se limita a una política jurídica fragmentaria⁷⁹."

Y así tenemos que el buque perdió mucha de su individualización, pasando a ser una rueda del mecanismo de la gran empresa por acciones.

"Actualmente, las compañías navieras, prestan dos tipos de transporte, que corresponden a dos categorías de buques; los buques TRAMPS y los buques LINERS.

BUQUES TRAMPS.— Son de carga mediana (300 a 500) toneladas⁸⁰, de velocidad escasa, aptos para la carga de mercancías grandes y pesadas, con muy reducidos gastos de explotación.

Las compañías navieras que arman buques Tramps no suelen ser muy importantes, ni explotan líneas regulares, sino mandan sus buques de puerto en puerto, donde haya mercancías para cargar. Justamente por esto los buques explotados en tal forma se llaman Tramps (vagabun-

78.— FRANCISCO FARINA. Obra Citada. Pág: 69.

79.— ANTONIO BRUNETTI. Obra Citada. Pág: 40 y sig. Tomo I

80.— ANTONIO SCIALOJA. Sistema del Derecho de la Navegación. Traducción de Delia Viterbo de Frieder. Editorial BOSCH. Buenos Aires. 1950, pág: 271.

dos) 81.

BUQUES LINERS.— Muy distinta es la organización de la empresa que se dedica al tráfico de línea. Los Liners, — son buques de gran tonelaje y velocidad, para el transporte de pasajeros y mercaderías valiosas o perecederas, sus itinerarios son fijos y regulares, con horarios — preestablecidos.

Los gastos de éstos buques son muy grandes y — sus gastos de explotación son muy importantes, dado el — número de personal que requieren a bordo, lo mismo que en tierra, su organización industrial está dirigida por la sociedad armadora que forzosamente debe ser una gran empresa, prevista de capitales ingentes, con oficinas o agencias en todo centro de importancia.

La diferencia de funciones comerciales de los buques Tramps y de los Liners, no sólo se refleja en su organización de sus respectivas empresas armadoras, sino que también esto se nota en los fenómenos de tipo económico, en las formas jurídicas y en la evolución anterior del tráfico por mar.

En cuanto a los buques Tramps, la mayor parte de la navegación a vela, junto a las nuevas y modernas — sociedades armadoras prosiguen la forma antigua de explotación, y que resultan ser incompatibles con el tráfico de línea Liners.

2.- NAVIERO.

Es una persona física, que puede poseer uno o

81.— ANTONIO SCIALOJA. Obra Citada.

varios buques⁸².

La calidad de naviero, esto es de comerciante-marítimo, se adquiere por ser el titular, de uno o varios buques o de una empresa naval.

En el Derecho Civil, rigen los principios de la responsabilidad patrimonial ilimitada y de universalidad del patrimonio.

Cada persona tiene un patrimonio y sólo un patrimonio y el titular responde de sus obligaciones ilimitadamente, con todo su activo patrimonial.

"En el derecho marítimo, tradicionalmente se ha tenido la necesidad de limitar la responsabilidad del naviero, para proteger la navegación"⁸³.

"Por esta razón en el derecho marítimo, rige el principio de la responsabilidad limitada del naviero, y para actualizarlo se ha utilizado el principio de la multiplicidad del patrimonio naval"⁸⁴. "Además de su patrimonio general, un naviero tendrá tantos patrimonios como buques tenga en explotación"⁸⁵.

De toda obligación derivada directamente el proceso de la navegación, la responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar formada por el buque en relación con la cual la obligación se haya originado.

82.— VIRGILIA NUÑEZ TOVAR. "Apuntes de Derecho Marítimo" 1979.

83.— LORD CHARLEY. Traducción de Fernando Sánchez. Calero Barcelona. 1961. Pág: I y sigs.

84.— RAUL CERVANTES AHUMADA. Obra Citada. Pág: 590.

85.— Idem.

El Naviero (persona física), realiza las mismas funciones que el naviero persona moral, ya que el artículo 127 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo - determina tal situación, por lo que no hay más que decir sobre este aspecto, sólomente aclarar, que puede existir un naviero "persona física" un "naviero persona moral" y ambos realizan las mismas funciones.

3.- PORTEADOR O TRANSPORTISTA.

Desde la antigüedad, está fijada una distinción entre porteadores públicos y porteadores privados. Aunque es difícil definir con precisión el término de porteador público (cammon carrier), no obstante se puede decir que es "aquella persona, o asociación de personas que ejerce públicamente la profesión de un porteador"⁸⁶. Y en el curso de tal profesión él mismo se ofrece a transportar mercancías de cualquiera, siempre que tenga espacio en su medio de transporte, a un precio corriente o al menos a un precio razonable.

El Porteador Privado.- Por otro lado, se reserva el derecho de transportar o no a su elección, y de hacer una estipulación diversa cada vez como por ejemplo: el que se dedica a hacer mudanzas.

"El Porteador Público, tiene el deber de aceptar las mercancías que le ofrecen para hacer el transporte. Si él ilegalmente rechaza las mercancías comete un delito"⁸⁷, y al mismo tiempo contrae una obligación de in

86.- CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág: 139.

87.- Idem.

dennizar al propietario de las mercancías.

El punto principal es siempre el siguiente: --
¿puede generalmente el porteador reservarse el derecho --
de rechazar las mercancías sin tener en cuenta si su me-
dio de transporte está lleno o vacío, o tiene la costum-
bre de aceptar la mercancías siempre que tenga espacio --
disponible?

"En el primer caso se trata de un porteador pri-
vado, en el segundo de uno público"⁸⁸.

Aunque recientemente ha disminuido la importan-
cia de las normas relativas al porteador público, sin em-
bargo deben ser conocidas.

Y la primera cuestión es, la siguiente interro-
gante: ¿bajo qué circunstancias puede el porteador públi-
co rechazar legalmente la oferta? Esto él lo puede ha-
cer cuando la oferta se refiere a mercancías de una cla-
se que él declara abiertamente no aceptar, o cuando las-
mercancías ni pueden ser transportadas convenientemente-
en su vehículo. Además cuando el porteador público rea-
liza, una ruta habitual y le son ofrecidas mercancías pa-
ra transportar a un lugar fuera de esa ruta, no está o-
bligado a aceptarlas. "También está legitimado para re-
chazar las mercancías cuando se la ofrecen en un momento
que no es razonable, ya por ser demasiado pronto o dema-
siado tarde, antes de poner su vehículo en movimiento"⁸⁹.

88.- CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág: 139.

89.- NICHOLLS V. North Eastern Railway Co. (1888), 59. --
4. L. 137.

Por otro lado, el porteador no será forzado a tomar expediciones que entrañen riesgos no razonables o cuando el costo del transporte no sea pagado por anticipado.

"Sin embargo, en el transporte marítimo ha llegado a ser usual en la práctica pagar el flete en el momento de la entrega en el puerto de destino"⁹⁰.

a).— Responsabilidad Absoluta.— Lo más importante en este punto, es que el porteador es absolutamente responsable de la incolumidad de las mercancías que le son confiadas.

Es prácticamente un asegurador de las mercancías.

El porteador privado, por otro lado, es solamente responsable cuando la pérdida o el daño resulta de su culpa.

El common law admitía solamente unas pocas excepciones a esta regla estricta que establece la responsabilidad del porteador público.

Así cuando el daño o la pérdida es causada por fuerzas naturales como: el rayo, una fuerte nevada, o -- una tempestad, cuyo resultado es debido a un acto de la naturaleza, y por lo tanto nadie es responsable del acontecer de éstos fenómenos.

Igualmente si la pérdida es ocasionada por los "enemigos del Rey" (King's enemies), esto es, las fuerzas armadas de una potencia en guerra con nuestro país, --

90.— CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág: 140 y sig.

el porteador está exonerado!"⁹¹

"la última causa por la que el porteador puede exonerarse de la responsabilidad por la pérdida del cargamento, es un sacrificio de avería común!"⁹²

b).- Cláusulas de Exoneración.- Como se ha visto en el punto anterior, el propietario de un buque trata de exonerarse o mitigar la rigurosa responsabilidad impuesta por el Common Law. Esto se hacía insertando cláusulas de exoneración en las pólizas de fletamento y en los conocimientos de embarque, haciendo un contrato especial con el cargador. "Es sorprendente que los tribunales hayan sostenido que tales acuerdos, ya que limitan la responsabilidad de los porteadores, los cuales en definitiva estaban ofreciendo una profesión pública!"⁹³

"Pero por la causa que sea, los tribunales adoptaron una actitud diversa y en efecto consistieron los acuerdos especiales!"⁹⁴

Por tal razón, surgió una tendencia a sustituir la responsabilidad absoluta que deriva del Common Law por una responsabilidad por negligencia, o aún por una liberación completa, pero en el transporte marítimo-

91.- CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág: 141

92.- V. Infra p. 264.

93.- CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág: 143.

94.- Ver. V. gr. Sout hcote's Case (1601), 4 Co. Rep. 83 C. En los Estados Unidos, sin embargo, la facultad de eliminar contractualmente la responsabilidad estaba considerablemente restringida.

tales exoneraciones no llegaron a generalizarse antes -- del siglo XIX.

c).-- Limitación Legal.--"Los legisladores en principio, -- no se ocuparon o preocuparon del derecho relativo -- al transporte marítimo, la primera intervención del parlamento en esta materia se verificó en el siglo XVIII⁹⁵, y fué a favor de los propietarios de buques.

"Las disposiciones de esta primitiva ley, han -- sido substancialmente reproducidas por las Sect. 502 y -- 503 de la Merchant Shipping Act. 1894⁹⁶, que se refiere -- a la limitación de la responsabilidad de los propieta-- rios de buques por daños causados por el fuego a bordo, -- y por pérdida de objetos de valor que no hayan sido de-- clarados así como la nueva idea de la limitación de la -- suma de indemnización determinada en relación al tonela-- je del buque.

Más tarde los contratos llevarón más lejos és-- tas limitaciones. Y amplias exoneraciones se insertarón en las pólizas de fletamento y en los conocimientos de -- embarque.

Con relación a las pólizas de fletamento, dá -- lugar a una relación puramente personal entre el propie-- tario del buque y el fletador, y no perjudica a nadie la -- disminución de la responsabilidad del propietario del -- buque que salvo al propio fletador.

La cuestión era diversa con relación al Conoci

95.-- 7 Geo. 2. ch. 15 (1734).

96.-- Para un mejor detalle ver. Cap. I, pág: 43 y sig.

miento de embarque. Un contrato contenido en un conocimiento de embarque, no afecta sólomente al cargador y al propietario del buque, que son las partes contratantes, sino también al consignatario y a su cesionario, así como en un cierto sentido a los banqueros que aceptán tales documentos como garantía de los préstamos concedidos a sus clientes.

Por esta razón se produjo un fuerte movimiento en favor de una acción legislativa, con la finalidad de regular esta clase de contratos.

" De acuerdo a lo anteriormente expresado, en una reunión de la International Law Association, celebrada en la Haya en el mes de Septiembre de 1921, un cuerpo representativo de las partes interesadas, incluyendo comerciantes y propietarios de buques británicos, aprobaron una serie de reglas, conocidas desde entonces con el nombre de Reglas de la Haya y que posteriormente después de varias previsiones, fueron formuladas legislativamente en la Carriage of Goods by Sea Act, 1924⁹⁷.

d).- Cargamento Sobre Cubierta.- El cargamento debe ser colocado, en los lugares normales para el transporte o en las bodegas.

Normalmente no pueden ser estibados sobre la cubierta del buque, ya que ésta estiba aumenta el peligro para el cargamento y el buque en sí, durante mucho tiempo ha sido esto contrario al uso del comercio utilizar la cubierta con este fin.

97.- V. Scrutton, obra citada. 16., ed., ap. XIII.

Pero si el porteador, estiba las mercancías sobre cubierta, comete "prima facie" un incumplimiento de sus deberes contractuales, y si las mercancías llegan deterioradas, las cláusulas contractuales de exoneración no le protegerán, pues estas se aplican solamente mientras él cumpla el contrato.

En este supuesto, puesto que el contrato especial desaparece, el porteador volverá a la situación de un porteador público y responderá por pérdida o daño, -- salvo que estas sean causadas por algunas de las exoneraciones señaladas anteriormente.

"Sin embargo el porteador está legitimado para pedir la protección de las exoneraciones de la Common Law, únicamente en tanto que transporte las mercancías en su lugar apropiado, y en tal circunstancia será responsable de su conservación, si las mercancías son transportadas sobre cubierta, lo mismo que le sucederá si se sale de su ruta marcada, o como un encargado de un depósito al que se confía o custodiar las mercancías en un determinado almacén y las deposita en otro lugar, el cual será absolutamente responsable de su pérdida, aún si fueron destruidas por un fuego que se produjo por circunstancias externas y sobre las que él no podía tener control⁹⁸.

"Es correcto que el cargamento pueda ser cargado o estibado sobre cubierta, si expresamente en el contrato entre el porteador y el cargador se autoriza este

98.- Lilley V. Doubloday (1881) 7, Q.B.D. 510.

modo de estibar las mercancías, o si existe una costumbre del comercio en el puerto de carga de que las mercancías puedan ser transportadas en cubierta, para un determinado viaje, como sucede frecuentemente en el caso de expediciones de madera⁹⁹.

Es necesario tener en cuenta, que los contratos según los cuales se acuerda transportar el cargamento sobre cubierta, y efectivamente son transportados de tal manera, éstos están expresamente excluidos de la Carriage of Goods by Sea Act. 1924¹⁰⁰, de tal forma que el porteador no puede reclamar los beneficios que confiere ésta Ley, y de otra forma no está obligado a las limitaciones establecidas para el porteador, y por tal motivo puede realizar un contrato excluyendo cualquier responsabilidad por las condiciones de navegabilidad, que le estaba permitido hacer antes de que la Ley entrara en vigor¹⁰¹.

4.- ARMADOR.

Desde el período en que el comerciante embarca con sus propias mercancías y es, a la vez propietario y cargador y tiene el mando del buque, la evolución histórica ofrece sucesivas etapas hasta llegar a la separación de la empresa naviera y de la empresa comercial, lo que ocurre en el siglo XIV, y en ulterior evolución se perfecciona la separación de funciones, aumenta en importancia la función del armador, cambia la del

99.- Scrutton. Obra Citada. Pág: 157.

100.- Apéndice de la Ley, art. I (C).

101.- CHAROLEY-GILES. Obra Citada. Pág: 211.

capitan y así se llega a la moderna organización de la - empresa naviera.

En términos generales, "armador es la entidad que explota un buque, sea propio o ajeno". "La explotación puede realizarla lo mismo una persona individual -- que una sociedad anónima. En todo caso, emprendida la explotación como negocio, la entidad explotadora no puede menos de ser considerada como una forma de empresa -- industrial¹⁰². Todas las características económicas de la empresa se dan en la industria de armar y de equipar buques para dedicarlos al negocio del transporte marítimo.

Aunque conceptualmente no es necesario que el armador sea comerciante, reputándose actividades comerciales tanto el transporte de mercancías y pasajeros como el de remolque.

Se llama Armador: "a la persona o entidad que dirige la explotación de un buque, es decir que realiza el conjunto de actos y operaciones destinadas a colocar al buque en condiciones de navegar y obtener un lucro -- comercial en el transporte de personas o de mercaderías -- en la pesca, en el salvamento de buques o en cualquier -- otra aplicación"¹⁰³.

La esencia de la figura jurídica del armador, esta captada admirablemente por la definición de ULPIANO

102.- FRANCISCO PARIÑA. Obra Citada, pág: 263.

103.- ATILIO MALVAGNI. "Curso de Derecho de la Navegación". Editorial Palma Buenos Aires. 1950. Pág: 41

(D. XIV., de exercitore actione fr. 15): "exercitorem autem eum dicimus, ad quem abventiones et redditus omnes — perveniunt, sive is dominus navis sit sive a dominio navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum". Por consiguiente, no es armador, o deja de serlo al que equipa un buque para ceder a otro su explotación — tampoco basta para atribuir la condición de armador la explotación de una empresa de armamento, separada de la empresa de la navegación.

" Y por otra parte, el propietario que no haya — hecho declaración de armador es responsable por la explotación del buque, porque se le presume armador y no porque sea propietario, como inexactamente afirma un autor, (Brunetti, ob. Citl T. II, pág: 35)"¹⁰⁴.

" Cuando el mismo propietario, sea éste una persona o entidad, explota el buque, recibe el nombre de armador propietario"¹⁰⁵, es el caso mas común. El propietario generalmente es una gran compañía o empresa, arma el buque y practica las operaciones corrientes de una explotación marítima con los fletadores, cargadores, seguro, — etc.

El propietario puede fletar o arrendar el buque por un tiempo determinado a otra persona o entidad. — En este caso, esta persona o entidad toma el nombre de Armador Fletador: este es el nombre que recibe generalmente quien explota un buque ajeno, cualquiera que sea —

104.— Antonio Scialoja. Obra Citada. Pág: 288.

105.— Atilio Malvagni. Obra Citada. Pág: 41.

la naturaleza del contrato convenido con el propietario.

«La distinción entre fletador-propietario y fletador-armador, según los casos que abarca esta última expresión, tiene suma importancia cuando se trata de establecer la responsabilidad del buque o la personal de él hacia terceros que han contratado con motivo de la explotación de aquél¹⁰⁶.

Cuando varias personas son propietarias de un buque, constituyendo la sociedad de partícipes o copartícipes, la persona que designen éstos para la explotación del buque, toma el nombre de Armador-gerente. Si es uno de los copartícipes, su designación puede hacerse con el voto de la mayoría, pero si es un tercero extraño, se requiere la votación unánime de todos los copartícipes.

Los armadores deben inscribirse en el Registro respectivo de la Prefectura General Marítima, en la cual debe registrar su firma y se les otorga un carnet, requisitos sin los cuales no podrán presentar solicitud alguna ante dicha prefectura, les tres clases de armadores deben registrarse.

« Los buques son explotados por los armadores. - El armador que los Romanos llamaban exercitor, y que los Alemanes llaman Rheder, es en exáctitud absoluta de la expresión, la persona que arma el buque, es decir, que lo provee de todo lo necesario para poder navegar y pueda ser explotado, empleandolo, bien sea en hacer viajes y transportes, o en practicar la pesca; en un sentido al

106.- (J. A., t. 15, p. 505; t, 47. Pág: 803 y 813 nota)

go menos exácto, pero puede ser algo justificado por la expresión latina exercitor, siendo simplemente la persona que explota el buque, aún sin haberlo equipado ella misma ¹⁰⁷.

El gran aumento en el valor de los buques, la especialización del transporte, el establecimiento de líneas fijas, la combinación del transporte marítimo con los transportes del interior y la compleja organización que presentan todas esas funciones, ha cooperado a la creación de grandes compañías armadoras, que asumen a su vez el tránsito, reexpedición y consignaciones, eliminando de paso a otros intermediarios." Mantienen en los puertos importantes, escalas regulares de los buques sus agencias o delegaciones, formalizan los contratos, utilizando los servicios de los corredores; atienden a los aprovisionamientos y reparaciones necesarias del negocio, sustituyendo al capitán en casi todas las funciones comerciales ¹⁰⁸.

El armador se obliga en nombre propio, como representante de la propiedad del buque, correspondiéndole siempre la dirección de la explotación comercial. Es indiferente que el buque navegue con el nombre del propietario.

Si el armador no es el propietario, sus facultades

107.- DANIEL DANJON. Obra Citada. Pág: 41.

108.- FRANCISCO FARINA.- "Derecho Comercial Marítimo" Tomo I. Pág: 263.

tades y deberes se registran en primer término por las capitulaciones convenidas en el contrato celebrado con el propietario y como supletorias registrarán las disposiciones del código (español).

En las disposiciones del código de Comercio Español, el concepto, del armador aparece muy confuso al sustituirlo por el de naviero, en relación con las distintas categorías que admiten los preceptos del Código. Hay un naviero-propietario (art. 595), y un naviero-gestor (arts: 586 y 595) y un naviero-gestor para los copropietarios (arts: 594, 595 y 599), sin embargo, no se establece distinción alguna ni se dan características que precisen estas diversas modalidades del empresario del buque.

a).- Funciones.- Corresponde al armador o naviero elegir y ajustar al capitán y dotación del buque, ultimar los contratos para el equipo, habitación, avituallamiento y reparaciones de éste; gestionar judicial o extrajudicialmente todo lo que interese al buque y a su explotación. Puede desempeñar las funciones de capitán de buque si tiene aptitud legal.

Sus obligaciones -aparte de las que pueden ser estipuladas- són, como principales: las de pagar los sueldos y salarios del capitán y tripulantes; rendir cuentas de la administración del buque en los casos en los que el poseedor debiendo poner a disposición de sus representados los libros y correspondencia relativos al buque y a su explotación; indemnizar al capitán de todos sus gastos que con fondos propios o ajenos haya verifica

do en utilidad del buque, contar con la equiescencia de los propietarios para ordenar el viaje, ajustar los fletes o asegurar al buque, cuando expresamente no haya sido autorizado para ello.

" El armador está personalmente obligado a suministrar al buque los documentos náuticos, permitiendo a un buque bien cuidado ser conducido con toda seguridad, las cartas, listas de faros y documentos similares forman parte del equipo esencial del buque, que sin ellos tiene que considerarse en mal estado de navegabilidad. El cuidado de procurárselas se confió frecuentemente a los oficiales del buque, ya a la falta de informaciones necesarias para la navegación es entonces imputable a ellos si no lo han realizado, constituyendo una negligencia en la conducción del buque, pero aún admitido, es supuesto, no se deduce, que el armador se pueda considerar exento de responsabilidad por el Harter Act., en el caso de que la carencia de los documentos náuticos al día pueda ocasionar un accidente" ¹⁰⁹.

b).- Responsabilidad Civil.- Los artículos del código de comercio que establecen principalmente la responsabilidad civil del armador són: responsabilidad civil al propietario del buque y al naviero de los actos del capitán y de las obligaciones contridas por ésta para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió

109.- S. T. Apel. 4^o Circuito Estados Unidos, 14-6-1937-
(Dor T. 36. Pág: 286).

en beneficio del mismo, complementando ésta la misma responsabilidad, por las obligaciones del capitán, aún excediéndose de las atribuciones y facultades propias de su cargo o que le son conferidas en el mismo caso de beneficio del buque. Y así como en éstas disposiciones precise distintamente la responsabilidad del propietario y -- del armador. Las indemnizaciones en favor de un tercero por la conducta del capitán en la custodia de efectos -- cargados en el buque y la responsabilidad del capitán -- por fallas náuticas y comerciales, para concretar la responsabilidad civil dimanante de abordaje. Puntualizando se la responsabilidad del naviero, con la particularidad de que en el primero de éstos casos y en el de abordaje -- establece la limitación por el abandono del buque y accesorios.

c).-- La Cuestión de la limitación de la responsabilidad -- ésta cuestión a favor del armador, presente muchas dificultades. En principio el armador no puede efectuar el abandono del buque que no le pertenece, no siendo propietario del mismo. "Por ésto la Jurisprudencia se inclina a concentrar toda la responsabilidad sobre el propietario, declarando al armador completamente irresponsable"^{IIIO}. Queda a salvo el recurso que el armador puede entablar contra el propietario en el caso de arriendo -- del buque no equipado. Pero esta solución como dice Ripert, presenta el inconveniente de exonerar al armador de toda la responsabilidad normal. Y como algunas reso-

IIIO.-- Ripert. Obra Citada. Tomo I. Pág: 779.

luciones han admitido que puede exigirse la responsabilidad directamente contra el armador, pero considerándola en este caso ilimitado, añade que no hay razón alguna para esto, teniendo el armador los mismos derechos que el propietario a una limitación de responsabilidad, como se admite en algunas legislaciones, citando entre ellas la de España.

La responsabilidad del armador se concibe fácilmente; cuando los propietarios del buque han designado un armador-gerente. Este no es mas que un armador y representante, explota el buque por cuenta y en nombre de los propietarios; en este caso, la responsabilidad tiene que recaer siempre sobre éstos.

La responsabilidad del armador-fletador, así como la del armador usufructuario, concurre siempre con la del propietario. "Y en cuanto a la limitación, la conexidad de intereses y responsabilidades, como ocurre en la práctica, cualquiera de las dos partes afectadas -propietario y armador- pueden acogerse a la limitación mediante el abandono del buque y del flete acumuladamente, si se trata del armador-fletador, sosteniendo que el propietario al arrendarle el buque le ha conferido el poder de hacer, en caso necesario, abandonar los acreedores del buque"^{III}.

En el Derecho Romano, la responsabilidad de los armadores no tenía límites. "El origen del sistema limitativo, se haya en el derecho marítimo Medioeval de-

III.- Daniel Danjón. Obra Citada. Tomo II. Pág: 659.

a Alemania del Norte. En Inglaterra su origen fué mas reciente^{II2}.

"Las causas determinantes de ésta reforma fueron principalmente las de carácter económico; consistían en la grave preocupación de los armadores de ver destruido su patrimonio por causa de las incontables responsabilidades que la nave podía tropezar en la navegación, tal vez superiores al valor de la nave misma, difíciles de soportar aún por las más sólidas fortunas^{II3}. "Contener o reducir esta responsabilidad a proporciones más razonables, representaba una aspiración, que todas las legislaciones del mundo han creído pertinente secundar entendiéndose que el mayor apoyo y la más eficaz garantía del desarrollo de la marina nacional, debía consistir precisamente en una adecuada tutela de los patrimonios que se aventuraban a las empresas del mar^{II4}".

d).— Las Estipulaciones de Responsabilidad.— Al margen del estatuto profesional y de la responsabilidad le

II2.— Ver Voigt, Das englische Recht in Betreff der Verantwortlichkeit der Rheder für dolose oder culpöse Handlungen ihrer Schiffangestellten; en Zeitschrift f. d. ges. H. R., 29^o (1884), pág: 432 y siguientes.

II3.— Cons: Sievaking, Das D. Seerecht, cit, 6. Pág: 12; Wüstend o RFER, Schiffahrtar., cit, 71, pág: 320 — THIEBAUT De la responsab, des propriet, cit, pág: 154 y sigs; PARATORE, La responsabilitá dell'armatore cit, Núm. 53. Pág: 142.

II4.— ANTONIO BRUNETTI. Obra Cit. Tomo II. Pág: 63.

gal que engendra, los armadores adoptan fórmulas contractuales para eludir las obligaciones que sobre ellos pesan, mediante una responsabilidad convencional. El Derecho Marítimo aparece así completamente en nuestra época completamente dominado por las cláusulas de exoneración impuestas por los armadores en sus contratos de fletamento. Admitidos por la Jurisprudencia, defendida doctrinalmente desde distintos puntos de vista por la mayoría de los aceptores, su empleo y aceptación se ha generalizado y adquirido su más alta expresión en reglamentación internacionales.

e).— La Jurisprudencia Anglosajona respecto a la Responsabilidad del Armador. Fariña, pág: 268.

El sistema inglés hace responsable al propietario en concepto de armador por los actos y culpas del capitán. Hay una clase de supuesto mandato tácito transferido del propietario al armador. " La Jurisprudencia británica decide, sin embargo, que en el caso de no haber sido nombrado el capitán por el armador, sino por el fletador, no apareciendo por tanto directamente responsable dicho armador, el buque puede ser perseguido in rem, lo que equivale directamente a hacer responsable al propietario hasta la concurrencia del valor del buque ^{II5}".

" Se ha tratado de explicar esto, diciendo que el fletador se presume que tiene autorización del propietario para comprometer al buque. A esto se observa que

II5.— Nota a S. T. Justicia Inglaterra, 16-7-1932 (Dor - T. 5, págs: 165 a 170).

el propietario podrá, en contra de ese supuesto, probar que quien se encuentra al frente del buque no ha recibido de él, poder alguno directo ni indirecto para comprometer al buque, ésta responsabilidad del propietario por las culpas del capitán aparece más fácil de admitir en los casos de denise del buque, según la doctrina inglesa y la norteamericana, pues el fletador con denise Charter es decir, mediante la transferencia de la posesión y de la dirección del buque, actúa ya como propietario temporal y se encuentra obligado por los actos del capitán -- que él ha nombrado^{II6} " .

f).- Las Funciones y Organos de la Empresa Armadora.- La empresa armadora suele tener una gran complejidad -- en la época moderna, convergen en ella numerosos elementos capitalistas, generalmente aportando el capitán en acciones, elementos directivos, elementos técnicos y de trabajo. Sus amplias actividades requieren dar una gran extensión a la organización, con delegaciones o agencias en muchos puertos de escala de las líneas que sirve.

Las funciones de la empresa se amplían en muchos casos al tránsito y a la consignación.

Todo este complejo de órganos y funciones, para desempeñarlas, tiene unos moldes jurídicos bastante imprecisos, variables según los países y según las modalidades de la empresa.

Para satisfacer en lo más posible este conjunto de funciones, expondré en primer lugar lo relativo al

II6.- S. Cámara de los Lores, I4-II-1892.

personal marítimo de la empresa, en tres principales categorías: I.- El Capitán; II.- El Práctico; y III.- La Dotación. Y en segundo lugar haré referencia al personal complementario de la empresa en tierra; I.- El Consignatario; II.- Los transitorios y comisionistas de transporte; III.- Los corredores marítimos; IV.- Los contratistas de carga y descarga.

Dice Scrutton, que según la práctica británica el management (navegación en sentido amplio), en éste aspecto del buque comprende:

PRIMERO:

- 1.- Decisiones relativas al empleo del buque.
- 2.- Equipo, reparaciones, pago de cuentas.
- 3.- Enrolamiento y despido de dotaciones.
- 4.- Navegación, carga y descarga del buque.

SEGUNDO:

- 1.- Fletamento del buque o contrato de fletes para el mismo.
- 2.- Cobro de los fletes.
- 3.- Entrada y despacho del buque y despachos de aduanas.

Los asuntos del primer grupo se consideran propios de la casa armadora; los del segundo se encargan de los agentes (brokers). La misma persona puede incorporarse a las funciones de armador y corredor.

Los agentes generalmente no son propietarios - se especializan en uno de los siguientes ramos del negocio:

- a).- Agentes para la venta de buques.
- b).- Agentes fletadores, bien para proporcionar fletamen

to a los buques, bien para proporcionar buques para los cargadores. Ellos tienen generalmente la póliza original, formado y expiden copias certificadas para utilizar las partes.

c).—Agente de carga, que generalmente proporcionan cargamento para los buques anclados en un puerto determinado ^{II7}.

II7.—Scrutton. Obra citada. 13^o, ed. (1931), art. 16, pág: 46.

CAPITULO

V

**CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL PROYECTO DEL CODIGO
MARITIMO UNIFORME PARA LOS PAISES CENTROAMERICANOS**

SUMARIO

I.— Consideración del Conocimiento en el Proyecto; 2.— Realización del Contrato de Transporte; 3.— Contenido del Conocimiento de Embarque; 4.— El Conocimiento de Embarque en la Reciente Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

I.- CONSIDERACION DEL CONOCIMIENTO EN EL PROYECTO.

Es natural la influencia de determinados países, sobre el desarrollo de otros, ésta influencia puede ser de varias formas, ya sea en el área científica, económica, social, etc. Tal influencia por lo general siempre proviene de los países más fuertes (desarrollados),— aunque ésta influencia en un momento dada es cobrada de forma unilateral por los países grandes.

Por estas causas y viendo el acceso con que — los países subdesarrollados son sacrificados, entre estos tratan de unirse, para evitar éstas arbitrariedades y de esta forma tener un respaldo con los demás países — que están a su nivel y así poder hacer frente a los países desarrollados, por tal motivo se han creado convenciones, pactos, organizaciones, etc.

Es así como las Naciones Unidas (O.N.U.), elaboraron un proyecto para la creación de un Código Marítimo Uniforme para los países centroamericanos.

En este proyecto, se tiene al conocimiento de embarque, igual que nuestra legislación, es considerado como un título representativo de las mercancías, y por otra parte debe hacerse referencia, que también el proyecto reglamenta al conocimiento de embarque igual que — nuestra ley o sea "recibido para embarque", otorgándole una forma más segura, en cuanto a la forma como deben recibirse y guardarse las mercancías que van a ser embarcadas.

Es importante éste proyecto, en dado caso de — llegar a tener vigencia, se crearía un machote de conoci

miento de embarque para los países adheridos a dicho proyecto, y así tener una forma impresa para poder ser utilizado no solamente en centroamerica, sino en todo el mundo; porque nuestro país a pesar de estar rodeado de mar, no cuenta con un machote para el tráfico mercante, cuando realiza operaciones internacionales, tiene que usar el tipo inglés.

Este tipo de conocimiento provoca muchas desventajas a nuestro país, y así una vez estando vigente el proyecto anteriormente aludido, nos sacudiríamos estas desventajas y podremos comerciar con más ventajas.

El proyecto realizado por las Naciones Unidas reglamenta al conocimiento de embarque de la manera siguiente:

Artículo 22.- El contrato de transporte deberá probarse por escrito y si el cargador lo exige, el porteador, por sí o por conducto del capitán, le expedirá un conocimiento de embarque, que deberá contener:

- a).- El nombre y domicilio de la empresa transportadora;
- b).- El nombre y domicilio del cargador, de la persona a cuya orden se expide el título, o la indicación de ser éste al porteador.
- c).- El número de orden del conocimiento.
- d).- La especificación de los bienes objeto del transporte, con la indicación de su valor, naturaleza, peso neto y bruto, estado, lista de empaque y demás circunstancias que sirvan para su identificación.
- e).- La indicación de los fletes y gastos del transporte

de las tarifas aplicables y la de ser los fletes pagados o por cobrar.

- f).— La mención de los puertos de salida y de destino.
- g).— El nombre y matrícula del buque, si se tratase de transporte sobre nave designada.
- h).— Las bases para fijar la indemnización que el fletador deba abonar.

Artículo 23.— Si las mercancías hubieren sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

- a).— La indicación de ser las mercancías "recibidas para embarque".
- b).— La indicación del lugar donde habrán de guardarse mientras sean embarcadas.
- c).— El plazo para el embarque.

Artículo 24.— El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, deberán comprender al título mismo, para ser válidos.

Este proyecto, tiene gran parecido con la reglamentación hecha por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo en sus artículos 168, 169 y 170, de una forma concreta a la reglamentación del conocimiento de embarque.

2.— REALIZACION DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Se realiza entre el embarcador, persona física o moral, la cual quiere que sus mercaderías le sean transportadas de un puerto a otro, y para realizar tal

cometido, tiene que ocupar los servicios de un buque y -- para lograr estos servicios, primeramente tiene que tener contacto con una compañía naviera o un naviero; al tener contacto con cualquiera de los mencionados anteriormente, se ponen de acuerdo en las condiciones como va a realizarse el transporte de las mercancías.

Una vez puestas de acuerdo ambas partes, el embarcador tiene que poner sus mercaderías en el muelle -- del puerto de salida y el naviero le da al cargador las características del buque que va a transportar sus mercancías.

Una vez las mercancías en el muelle del puerto y estando anclado el buque en el puerto de salida, el -- cargador, tiene que utilizar los servicios de un agente aduanal, éste realiza la función de ver el estado de las mercancías que el embarcador puso en el muelle del puerto, una vez revisadas éstas y ver la condición y estado en el cual se encuentran las mismas, hace la entrega física de las mismas al Naviero o a un agente del naviero.

El agente del naviero, es un representante de la compañía o del naviero, en los puertos principales, -- en donde la compañía naviera o el naviero realiza o tiene más buques trabajando; una vez subidas las mercancías al buque para ser transportadas al puerto pactado por -- las partes, desde este momento el naviero es el responsable de los daños o averías que sufran las mercancías durante el transporte. Al llegar las mercancías al puerto de destino, allí se presenta el consignatario con su conocimiento de embarque para recojerlas y el naviero tie-

de la obligación de entregárselas en las mismas condiciones en que fueron subidas en el puerto de salida.

Suponiendo que una vez llegadas las mercancías al puerto de destino, se presenta el consignatario a recogerlas, y el naviero al hacer la entrega de las mismas se da cuenta de que sufrieron un daño de un 10% del valor total de las mercancías o que hacen falta cajas de la misma mercancía. En ese preciso instante si el consignatario también se da cuenta de los daños sufridos por sus mercancías durante el transporte, debe hacer la reclamación a la compañía naviera o al naviero por los daños sufridos en su mercancía; el Naviero o la compañía naviera, al ver en realidad los daños reclamados en las mercancías, tiene el deber de expedir al consignatario tenedor del conocimiento de embarque, un certificado provisional de descarga, en el cual se debe determinar el daño sufrido en las mercancías o el porcentaje del daño; los usos internacionales han otorgado al naviero un plazo de noventa días para pagar los daños o reponga las mercancías faltantes, y en caso de no hacer el pago del porcentaje o hacer la devolución de la mercancía faltante, debe otorgar un certificado definitivo, éste lo expide la compañía naviera para hacer el pago de las mercancías faltantes, o para pagar el porcentaje reclamado.

Los daños y faltantes, pueden ser fácilmente identificados, por medio de la lista de empaque otorgada por el cargador o embarcador, en la cual se detalla la forma de empaque de la mercancía, si van por cajas o por piezas, etc; y al revisar esta lista en el puerto de des

tino y no coincidir la mercancía es inmediatamente en -- donde se dan cuenta si falta o sobra mercancía.

3.- CONTENIDO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

Como se dijo, en nuestro país no hay un modelo base, en el cual nos podamos apoyar para determinar las partes por las cuales está compuesto el conocimiento de embarque.

Sin embargo, siguiendo a la profesora Virgilia Núñez Tovar, en sus clases de derecho marítimo nos dice: que el conocimiento de embarque se compone de dos partes "carátula y reverso", y nos dice a la vez el contenido -- de cada una de ellas, de las cuales haré mención de algunas partes integrantes de cada lado de dicho título:

a).-- Carátula o frente del conocimiento de embarque contiene: I.-- Nombre de la compañía naviera; II.-- Nombre del embarcador; III.-- Nombre del Buque; IV.-- Su nacionalidad; V.-- Matrícula; VI.-- Puerto de salida; VII.-- Puerto de destino; VIII.-- Descripción de las mercancías; IX.-- Las marcas y números; X.-- Su descripción y clave; -- etc.

b).-- Reverso.-- Están impresas las cláusulas bajo las cuales se va a regir el contrato de transporte, de las cuales sólo se hará mención a algunas de ellas, ya que como se ha repetido, no todos los conocimientos de -- embarque contienen el mismo clausulado y por tal razón -- sería aventurado afirmar o determinar un cierto número -- de cláusulas que se incluyen en todos los conocimientos -- de embarque, mejor haremos alusión a unas de ellas y sin determinar en que tipo de conocimiento de embarque se --

encuentran estampadas:

- I.- Cláusula de limitación de responsabilidad.— Las reglas de la HAYA, establecen que el naviero no es responsable del 100% de las mercancías, por tal motivo limita su responsabilidad.
- II.- El tiempo para demandar a la empresa naviera.— Se debe demandar a la empresa naviera en caso de ser la culpable de los daños sufridos en la mercancía, a partir de un año, desde el día del arribo del buque al puerto de destino.
- III.- La vigencia de la responsabilidad del naviero.— desde el momento en el cual son subidas las mercancías al buque, hasta el día de llegada al puerto de destino y son bajadas del mismo.
- IV.- Exáctitud de las características de las mercancías— deben llegar al puerto de destino tal y como se menciona en el conocimiento de embarque.
- V.- Obligación del embarcador de no embarcar mercancías— peligrosas por medio de buques, como municiones, explosivos, etc. Este tipo de transporte es regido por el código de seguridad (I.M.C.O.).
- VI.- Valores.— Se debe determinar el valor exacto de las mercancías, para que el naviero queda extra asegurado o pedir un seguro adicional.
- VII.- El viaje.— El buque debe respetar la ruta y el itinerario.
- VIII.- El flete.— El precio pagado por el fletador o cargador al naviero, puede ser pagado por adelantado o por cobrar, etc.

En todo el contenido del conocimiento de embarque, o sea el frente o carátula y reverso, es el título de crédito representativo de las mercancías consignadas en él mismo, y quien lo posea, será el poseedor legítimo de las mercancías amparadas por él y el secuestro o cualesquiera otros vínculos sobre el derecho consignado en el título, o sobre las mercancías por él representadas, no surtirán ningún efecto si no comprenden el título mismo.

4.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LA RECIENTE LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

Siendo presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el Licenciado Adolfo López Mateos, el 21 de noviembre de 1963, fué publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Navegación y Comercio marítimos, la cual en sus artículos 168, 169 y 170, reemplaza al conocimiento de embarque en los siguientes términos.

Artículo 168.- El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero, por sí o por conducto del capitán del buque, expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

- I.- El nombre, domicilio y firma del transportador.
- II.- El nombre y domicilio del cargador.
- III.- El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador.
- IV.- El número de orden del conocimiento.

- V.- La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.
- VI.- La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse.
- VII.- La mención de los puertos de salida y de destino.
- VIII.- El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se tratase de transporte por nave designada.
- IX.- Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

Artículo I69.- Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

- I.- La indicación de "recibido para embarque".
- II.- La indicación del lugar donde hayar de guardarse mientras sean embarcados.
- III.- El plazo fijado para el embarque.

Artículo I70.- El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.

Como puede observarse la ley aludida sóloamente dedica tres artículos a éste importante título de crédito utilizado en materia marítima.

TESIS Y JURISPRUDENCIAS

I.— Transportes, responsabilidad en el contrato de Pruebas.— Entre las obligaciones legales del porteador se encuentra la de probar que las pérdidas o averías de las mercancías, o retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos. Además, el artículo 123 del reglamento de los artículos 152 y 165 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, estatuye que "todos los daños que sufrieron los afectos desde que los reciba la empresa concesionaria hasta el momento de la entrega serán imputables a ésta, salvo el caso de que provengan de vicio propio de la cosa, fuerza mayor o caso fortuito. La prueba de cualesquiera de estos hechos incumbirá a la empresa". Si la empresa porteadora admite haber celebrado un contrato de transporte obligándose a transportar y a entregar cierta mercancía al consignatario; si también admite que esa entrega no la afectó por haber sufrido su vehículo un accidente; si por último, acepta que el consignatario le formuló inmediata reclamación, no basta con negar su responsabilidad en el siniestro, sino que le corresponde justificar en el juicio que la pérdida se debió a caso fortuito o fuerza mayor.

Quinta Epoca: Tomo CXXI, pág: 287. A. D. 4418/56.— Unión de Seguros, S. A. 5 Votos.

2.— Transportes, cumplimiento del contrato de Cartas de Porte.— El contrato de transporte sólo se cumpla con la entrega que se haga de la mercancía al consignatario—

a cambio de las cartas de porte originales, según se --
dispone expresamente en el artículo 596, fracción I, --
del Código de Comercio, al decir que mientras el consig-
natarío sea tenedor de la carta de porte expedida a su-
favor, tiene derecho a que se le entreguen las mercan-
cías cualesquiera que sean las órdenes que en contrario
diera el cargador con posterioridad.

Las cartas originales de porte, de conformi-
dad con el artículo 583 del Código de Comercio, consti-
tuyen los títulos legales del contrato entre el carga-
dor y el porteador, por cuyo contenido deben decidirse--
las cuestiones que concurren sobre su ejecución y cum-
plimiento.

Sexta Epoca, Cuarta Parte: Vol. XLIX, pág: --
202. A. D. 3790/60. Autotransportes Progreso, S. A. de--
C. V.-- Unanimidad de 4 votos.

Mi opinión al respecto de ésta tesis, emitida
por la H. 3a. Sala, es la siguiente: Se debió haber en-
focado para emitir la misma, desde un punto de vista di
ferente, en relación a las siguientes conclusiones:

a).-- Las mercancías al ser embarcadas, la empresa por-
teadora dá al cargador un conocimiento de embarque
en el cual se está determinando la forma en la cual fue-
ron embarcadas las mercancías y el estado en el cual se
encontraban, de esta forma se tendrá un "conocimiento --
limpio a bordo o con anotaciones", de acuerdo a éste tí
tulo, las partes contratantes saben ya de antemano el --
estado y las condiciones en las cuales van a llegar las
mercancías al lugar de su destino.

b).— Es lógico y conforme a derecho, si el cargador es poseedor de un conocimiento de embarque limpio a bordo y al recoger sus mercancías porteadas, presentan daños, el cargador tiene una prueba por escrito (conocimiento de embarque), expedido por la propia compañía naviera del estado que guardaban sus mercancías al ser embarcadas y de ésta forma fundamentar su respectiva reclamación. De otra forma si el poseedor del conocimiento (con anotaciones), quiere hacer reclamación alguna del estado en que llegaron sus mercancías, sabiendo con anterioridad él de esto, su reclamación no procederá al respecto, debido a que está debidamente determinado el estado de las mercancías en el conocimiento de embarque.

Para poder determinar realmente si el contrato de transporte, se realizó, es importante la existencia de una constancia que así lo determine y en éste caso puede determinarse por medio del conocimiento de embarque o las cartas de porte originales, al existir éstas constancias el cargador y porteador se están obligando a cumplir dicho contrato en las condiciones y circunstancias que se pacto al realizar el mismo.

De otra forma, no se puede decir o declarar la realización y cumplimiento del mismo, en razón de que éstos documentos (conocimiento de embarque y cartas de porte originales), son los títulos legales y necesarios para comprobar la existencia del contrato de tal suerte si alguna de las partes no llegará a cumplir con las formalidades requeridas para su realización, se tendrá este como un contrato no realizado o nulificado, hasta que se

cumplan todas y cada una de las formalidades requeridas, para poderse tener como un contrato cumplido, siendo directamente responsable la parte contratante que no cumpla con las formalidades.

Así tenemos si el cargador posee un conocimiento de embarque limpio a bordo y la empresa le entrega sus mercancías con averías, la parte porteadora está obligada a entregarle sus mercancías al porteador en perfectas condiciones o de otra forma, tendrá que pagarle los daños ocasionados a las mercancías porteadas.

3.- Transporte, contrato de Formalidad de la reclamación del consignatario.- Es terminante la disposición del artículo 592 del Código de Comercio, que establece que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías, se extingue por el recibo de las mercancías sin reclamación. Si consta en el mismo título del contrato entre cargador y porteador al recibo de las mercancías, la responsabilidad de la empresa porteadora debe tenerse por extinguida, aún cuando al consignatario sostenga, en determinado caso, que la reclamación a que se refiere el artículo citado se formuló y pretenda demostrarlo mediante las actas levantadas por el Ministerio Público para dar fe del estado de las mercancías consignadas, la intervención de un Notario y de la Cámara de Comercio; porque no es la forma idónea de reclamar, ya que la reclamación no debe hacerse de cualquier manera, sino iniciándola con anotación escrita en la misma carta de porte por exigirlo así la ley en forma terminante.

55. Galletas y Pastas S. A. - 5 votos.

4.- TRANSPORTE DE MERCANCIAS, CONTRATO DE.- El contrato de transporte sólo se cumple, con la entrega que se haga de la mercancía al consignatario. Mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tiene derecho a que se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diere el cargador, con posterioridad.

Si bien conforme al artículo 583 del Código de Comercio, se deben tener por canceladas las obligaciones y acciones derivadas del contrato de transporte, cuando el porteador entrega el objeto porteado a cambio de la carta de porte original o, en caso de que por cualquier causa no puede devolverla el consignatario, a cambio de un recibo de los objetos entregados, lo que produce los mismos efectos que la devolución de la carta de porte; si no hay una causa que impida al consignatario, devolver al porteador la carta de porte y éste entrega los géneros a una persona distinta del consignatario, no se registra la situación a que se refiere el precepto citado y, por consiguiente no puede considerarse cumplido el contrato de transporte, aunque el porteador alegue que la entrega la hizo copia de la carta de porte, si para el recibo de la mercancía, no existió su autorización expresa del consignatario.

La empresa quejosa aduce la infracción de los artículos 583 y 590 fracción V del Código de Comercio, -

y la de los artículos 581 y 596 fracción I del mismo Código, aquellos indebidamente interpretados y aplicados, y estos últimos, no invocados ni mencionados por el apelante en sus agravios.

La sentencia reclamada sostiene que la empresa demandada y ahora quejosa, debió entregar las mercancías al consignatario únicamente a cambio de la carta de porte original y no como lo hizo a otra persona distinta y a cambio de una copia de la carta de porte y ésta alega su inconformidad, porque la autoridad responsable no tomó en cuenta que el apelante, en los agravios que expuso, no apoyó su derecho, en que la mercancía la entregó a la porteadora, mediante un recibo y no a cambio de la carta de porte original y porque se concretó a señalar los artículos 583 y 590, fracción V, del Código de Comercio para el efecto de que quedara establecida la legitimidad y autenticidad del contrato de transporte a que se refirieron las cartas de porte 4151 y 4156, cuya validez nunca se desconoció por la demandada.

Este punto es infundado, en virtud de ser incluso, que Juan Sistach demandó la devolución de la mercancía amparada por las dos cartas de porte originales, que exhibió, las cuales consignaban el contrato de transporte que celebró con la demandada, contestando en los mismos documentos, que en ese contrato, tuvo el carácter de cargador y, al mismo tiempo, el de consignatario, por lo que dichos documentos consignaban la ineludible obligación, por parte de Autotransportes Progreso, S. A. de C. V., de entregar la mercancía porteada, al citado Juan

Sistach, en el lugar del destino de los efectos porteados. Teniéndose que cumplir el contrato de transportes en esas condiciones por parte de la porteadora, era necesario establecer, en razón de que la demandada alegó que la mercancía la había entregado a un representante del actor, mediante el recibo que éste suscribió, en las copias de las cartas de porte originales, que cualquiera excepción en esos términos no se acreditaba, en atención a que, salvo los casos que la ley prevee el contrato de transporte sólo se cumple, con la entrega que se haga de la mercancía al consignatario, a cambio de las cartas de porte originales inmediata, según se dispone expresamente en el artículo 596, fracción I, del Código de Comercio, al decir que mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tiene derecho a que se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las órdenes que en contrario diera el cargador con posterioridad, precepto aplicado en el caso, por concurrir también en Juan Sistach, el carácter de consignatario, circunstancia que sólo a él lo autorizaba para recoger la mercancía. También es infundado el argumento de que la autoridad responsable no podía resolver en ese sentido, porque en los agravios el apelante no mencionó los artículos 581 y 596, fracción I, del Código de Comercio y el de que Juan Sistach no fundó su demanda, en razón de que la mercancía no se le entregó a cambio de las cartas de porte originales, puesto que, como antes se dice la demandada respecto de la entrega de la mercancía transportada, la fundó, en la existencia de las dos car-

tas de porte originales, independientemente de que esa mercancía se hubiera entregado aun tercero. Por otra parte, si el recurrente, en sus agravios, señaló los artículos 583 y 590, fracción V, en el Código de Comercio, con el fin de que quedara establecida la legitimidad y autenticidad de las cartas de porte 4151 y 4156, eso implicaba, que su acción la apoyó en la existencia del contrato aludido, cuyo incumplimiento motivaba la prestación exigida, o sea, la entrega de la mercancía, como consecuencia de ser tenedor de las mencionadas cartas de porte. Si la autoridad responsable, para fundar su criterio, menciona los artículos 581 y 586, fracción I, como relacionados con los artículos 583 y 590, todos del Código de Comercio, lo incurre en ningún defecto de aplicación de la ley secundaria ni, resuelve al margen de la cuestión planteada en el juicio, si como en el caso, atiende a la circunstancia de que la mercancía tenía que ser entregada al consignatario a cambio de la carta de porte original, puesto que suponiéndose que el actor no hubiera hecho referencia a esa obligación y requisito, no resulta indebido que la sentencia reclamada haya invocado ese fundamento, en virtud de que la acción que se hizo valer, tuvo como finalidad, la devolución de las mercancías, fundandola en la existencia de las cartas de porte que fueron los documentos fundatorios de la demanda, y por ello no era indispensable, que para acreditar la acción aludida, se tuviera que señalar, que el Código de Comercio, en el artículo 596 fracción I, dispone que los efectos del contrato de transporte, deben ser entra-

gados al consignatario, mediante la carta de porte respectiva. Asimismo, no es incorrecta la sentencia que se apoya en el precepto de que se trata, si la demandada alegó que la mercancía la había entregado a un tercero -- quien firmó como recibo de las mercancías en las copias de las cartas de porte, atribuyéndole a dicho tercero, o sea a M. Soto R. bodeguero de Enrique L. Carvajal, el carácter de representante de Juan Sistach. Así fue correcto, que la autoridad responsable, al resolver sobre este aspecto, ante la acción fundada en las cartas de porte originales presentadas por el actor, aplicará en sus términos, la disposición del artículo 596, fracción I, del Código de Comercio. Aunque la quejosa insiste en que el recurrente, simplemente señaló los artículos 583 y 590, fracción V, del Código de Comercio, para el efecto de que quedara establecida la legitimidad y autenticidad del contrato de transporte, a que se refieren las cartas de porte sin indicar en qué consistía el agravio que le causaba la sentencia del Juez, si el apelante mencionó los artículos citados, que respectivamente establecen, que los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador, son las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirían las cuestiones que ocurran sobre cumplimiento del contrato de transporte, y que el consignatario tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tiene derecho a que se le entreguen las mercancías, ese señalamiento de los preceptos citados, en el escrito en el que se sostiene lo indebido del fallo recurrido, por-

no haber estimado la demanda de devolución de las mercancías contenidas en las cartas de porte presentadas por el actor, ello autorizaba el tribunal al que, a considerar la infracción de los preceptos citados por el recurrente, particularmente, por el hecho de que el Juez debió aplicar esas disposiciones, no estándose por ende en el caso de que los agravios se tuvieran que explicar por que el inferior había fundado indebidamente su criterio, en determinada disposición de la ley, cuya aplicación no correspondiera, por cuanto a la parte del concepto de violación que se refiere a la indebida interpretación y aplicación de los artículos 583 y 590, fracción V, del Código de Comercio, porque no sólo se deben tener por canceladas las obligaciones y acciones derivadas de un contrato de transporte, cuando el porteador entregue el objeto porteado, a cambio de la carta de porte original, ya que si por cualquier causa, no puede el consignatario devolver la carta de porte al porteador en el acto de recibir los géneros, deberá dar un recibo de los objetos entregados, produciendo este documento, los mismos efectos, que los de la devolución de la carta de porte. El concepto de violación es infundado, porque en el caso, no se trató de que existiera alguna causa, por la cual el consignatario no hubiera podido devolver la carta de porte a la porteadora, en el acto de recibir los géneros para que en su lugar diera un recibo de los objetos entregados, sino que la porteadora entregó los géneros, a una persona distinta del consignatario, la que firmó de recibo, en las copias de las cartas de porte originales,

no haciendo así entrega a Juan Sistach, quien tenía el carácter de consignatario y era tenedor de las cartas de porte originales, de lo que resulta, que no se estaba en la situación prevista en el último párrafo del artículo 583 del Código de Comercio. Agrega la empresa quejosa que las mercancías se entregaron en la ciudad de Guadalajara, Jal., al representante de Juan Sistach, remitente y a la vez consignatario a cambio de una copia de las cartas de porte números 4151 y 4156, que tenía en su poder dicho representante, en las cuales firmó, recibiendo de conformidad las mercancías. Es de apuntarse que afirma, que el representante de Juan Sistach tenía en su poder las copias de las cartas de porte originales, pero aún en este supuesto, no consta la razón por la que Enrique L. Carvajal, haya tenido en su poder las copias de las cartas de porte, lo que, por otra parte, no lo habría autorizado para recibir las mercancías, salvo que hubiera habido órdenes del cargador y, a la vez, consignatario, para hacerlo y se hubiera comprobado. La quejosa asimismo, sostiene, que no hay motivo para que tuviera que inferirse en la sentencia reclamada, que estaba obligada a entregar las mercancías, solamente al tenedor de las cartas de porte originales, ya que basta entregar las mercancías al tenedor de la orden respectiva, para que se entienda cumplido el contrato, por lo que no es indispensable, la existencia material de la carta de porte original; que Enrique L. Carvajal, representante de Juan Sistach en Guadalajara, Jal., expresó que recibió de conformidad la mercancía transportada, en cumplimien-

to de la autorización u orden que para ese efecto dio telefónicamente, como ya lo había hecho en otras ocasiones de donde se deriva que la empresa porteadora cumplió en sus términos, el contrato de transporte. Este argumento no es admisible, en virtud de que para que entregara la mercancía a Enrique L. Carvajal sin ninguna responsabilidad, no era suficiente que expresara que Carvajal o su bodeguero M. Soto R., recibía su mercancía en cumplimiento de la autorización u orden que le había dado telefónicamente el actor, ya que para la existencia de esa autorización u orden, no bastaba su manifestación, ni aún la del mencionado Carvajal, sino que era necesario, alguna prueba por escrito u otro medio de evidencia.

Directo 3790/1960. Autotransportes Progreso, S. A., de C. V., resuelto el 12 de julio de 1961, por unanimidad de votos. Ausente el Sr. Mtro. García Rojas.- Ponente el Sr. Mtro. Ramírez Vazquez. Srio. Lic. Efraim Angeles Sentíés.

3a. SALA.- Boletín 1961, pág: 488 (no publicado oficialmente, queda sólo como teoría jurídica).

5.- TITULOS DE CREDITO. LEGITIMACION DE LOS.- Consiste en la propiedad que tiene todo documento de ésta naturaleza de facultar a quien lo posee, según la ley de su circulación, para exigir de cualquier obligado el pago de la prestación consignada en el título y de autorizar al obligado al pago de la prestación consignada en el título, y de autorizar al obligado para solventar válidamente su obligación cumpliéndola en favor del tenedor.

Es así como el artículo 38 de la Ley de Títulos tratándose de título nominativos en que hubiera endosos, considerará propietario de él, al que justifique su derecho mediante una serie no interrumpida de aquéllos y el 3º no impone al que paga la obligación de cerciorarse de la autenticidad de los endosos, ni la facultad para exigir que se le compruebe esta autenticidad, sino sólo para verificar la identidad de la persona que presenta el título como último tenedor y la cantidad de dichos endosos.

Por donde se ve que, contemplado el caso desde el ángulo del tenedor del título sólo podrá considerarse que éste se encuentra legitimado para cobrarlo, si existe a su favor la serie ininterrumpida de endosos a que se refiere dicho artículo 38.

Directo 3188/1954. Manuel Robles Moreno. Resuelto el 6 de junio de 1955, por mayoría de 4 votos, contra el del Sr. Mtro. Medina. Ponente el Sr. Mtro. García Rojas, Srío, Lic. Raúl Ortiz Urquidi.

3a. SALA.- Boletín 1955, pág: 298.

6.- TRANSPORTE, CONTRATO DE. Cuándo no existe alteración de la lite. No existe alteración de la lite -- cuando el juzgador declara procedente la acción de indemnización por pérdidas y averías, fundándose en que la -- porteadora demandada no probó que la pérdida de mercancías, materia del juicio, no tuvo por causa su culpa o -- negligencia, como lo previene el artículo 590-VIII del -- Código de Comercio. Si la Actora basó su demanda en esta disposición, arguyendo que la demandada no acreditó -- que no tuvo culpa en el accidente donde se perdieron las mercancías de que se trata, y ésta alegó no tener responsabilidad en el acontecimiento que ocasionó la pérdida, -- la demandada estuvo en la obligación de acreditar no haber tenido culpa, pues el precepto citado establece la -- obligación a cargo del porteador, de probar en este sentido; y así, resulta que la responsable resolvió sobre -- hechos que sí fueron materia del litigio y respecto de -- los cuales se excepcionó ampliamente la parte reo.

Directo 2037/1957. Ferrocarril de Chihuahua -- al Pacífico, S. A. Resuelto el 22 de enero de 1958, por unanimidad de 4 votos. Ausente el Sr. Mtro. Santos Guajardo. Ponente el Sr. Mtro. Ramírez Vázquez. Srío. Lic -- Fausto E. Vallado Berrón.

3a. SALA.- Boletín 1958, pág: 96.

7.- TRANSPORTE, contrato de.- Entre las obligaciones legales del porteador se encuentra la de probar que -- las pérdidas o averías que sufran los efectos transportados, o retardo en el viaje, no han tenido por causa su -- culpa o negligencia, de acuerdo con lo establecido en el

artículo 123 del reglamento de los artículos 152 a 165 - de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Luego si la empresa porteadora admitió haber celebrado el contrato de transporte de referencia, admitió que las mercaderías no las entregó al consignatario, por haber sufrido un accidente el vehículo en que se transportaban, le correspondía justificar que la pérdida se debió a caso fortuito o fuerza mayor.

Directo 4418/1956. Unión de Seguros. S. A. Resuelto el 4 de febrero de 1957, por unanimidad de 5 votos. Ponente el Sr. Mtro. Castro Estrada. Srto. Lic. José Delgadillo Herrera.

3a. SALA.- Boletín 1957, pág: 147.

CONCLUSIONES.

- 1.- El conocimiento de embarque, es un título eminentemente representativo de las mercancías en él consignadas.
- 2.- Este título, desde su invención, hasta nuestros días es el documento utilizado primordialmente en el transporte marítimo.
- 3.- El poseedor de un conocimiento, es la persona facultada, para hacer exigible el derecho consignado en el título.
- 4.- Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, reglamenta al conocimiento de embarque, en sus diferentes formas, y en todas ellas, tiene los mismos efectos jurídicos.
- 5.- La reglamentación del Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos; a México no le aporta ningún avance jurídico, respecto al conocimiento de embarque, si observamos nuestra Ley y el proyecto. -- nos daremos cuenta inmediatamente, es una copia de éste a nuestra ley.
- 6.- El conocimiento "limpio a bordo" tiene preferencia en el transporte marítimo, en comparación al conocimiento de embarque con "anotaciones"; de una o de otra forma, sigue teniendo el carácter representativo de las mercancías en él consignadas.
- 7.- El porteador de mercancías, está obligado a entregar las mismas, al poseedor del conocimiento de embarque y si las entrega a una tercera persona, será directa

mente responsable, ante quien le presente el conocimiento.

8.- El conocimiento de embarque puede transmitirse por medio del endoso, de ésta forma, las mercancías están en circulación conservando sus características originales.

9.- La persona con derecho para recoger determinadas mercancías, debe legitimarse necesariamente con su conocimiento de embarque; y el porteador de las mismas, debe exigir la presentación del título, si no se presenta éste, no podrá entregar las mercancías reclamadas.

10.- El conocimiento de embarque endosado, es autónomo - el derecho del nuevo adquirente, al derecho que tenía el anterior poseedor del título, en relación a las mercancías consignadas en el conocimiento.

II.- Nadie puede discutir la naturaleza del Conocimiento de embarque, de ser un título de crédito, representativo de las mercancías en él consignadas, ya que posee los elementos que caracterizan a dichos títulos, como son la Autonomía, Literalidad, Legitimación y la incorporación.

12.- Al realizarse un contrato de transporte de mercancías, las partes contratantes (cargador y porteador), deberán sujetarse a las cláusulas insertas en el conocimiento de embarque y fundamentalmente en el sello del título, del cual se desprende si es limpio a bordo o con anotaciones, ya que depende de

esto fundamentalmente, para que cualquiera de las -
partes pueda hacer reclamaciones posteriores.

BIBLIOGRAFIA

BONNECASE JULIEN. Traite de Droit Commercial Maritime. Librairie de la Société du Recueil Sirey. 1923.

BRUNETTI ANTONIO. Diritto Marittimo Privato Italiano. Unione Tipografica Editrice Torinese, 1929. 3 Tomos.

CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1924, apéndice, art. III, r. 3.

Cas. TURIN. 18-2-1921 (R.A., XXXI, pág 9510; T. Sup Hanseático, 10-3-1909 (R.A., XXV, pág: 137).

CERVANTES AHUMADA RAUL. Títulos y Operaciones de Crédito. Editorial Herrero, México. 1978.

CERVANTES AHUMADA RAUL. Derecho Marítimo. Editorial Herrero, México. 1978.

CONFERENCIA W. R. BISCHOP. Du Connaissiment recu -- pour embarquement en droit anglais, Publicado en la Revue de Droit Maritime Comparé. Tomo III, Julio-Septiembre de 1923.

CRAUEN V. RYDER (1816), 6 Taunt, 443.

CHAROLEY-GILES. Derecho Marítimo. Casa Editorial BOSCH. Barcelona. 1961. 4 Tomos.

DE GAMECHOGOICOCHEA Y ALEGRIA FRANCISCO. Tratado de Derecho Marítimo Español. Propiedad de la Cámara Oficial de Comercio Industrial y Navegación de Bilbao 1952. 4 Tomos.

CHAVEAU. Traite de Droit Maritimé. Editorial BOSCH. Barcelona 1951.

DANJON DANIEL. Tratado de Derecho Marítimo. Editorial REUS. Madrid 1934. 4 Tomos.

DUNQUERQUE. 5-7-1937 (Dor, Sup. 15, pág: 274).

E. TORRES PEDRO. La Evolución del Conocimiento recibido para Embarque. Buenos Aires 1944.

FARIÑA FRANCISCO. Derecho Comercial Marítimo. Editorial BOSCH. BARCELONA 1956. 3 Tomos.

7 GEO, 2a. ch. 15. (1934).

HATHESING V. Laing (1873). L. R. 17 eq 92.

J. BOULANGER: Doctrina en Dor 32. Ribert núms. -- 1777, 1779, 1782; Danjón, núm. 966.

LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Editorial - Porrúa, México. 1982.

LORD CHARLEY. Traducción de Fernando Sánchez. Editorial CALERO. Barcelona 1961.

LILLEY V. DOUBLODAY (1881) 7, Q.B.D.

MALVAGNI ATILIO. Curso de Derecho de la Navegación. Editorial PALMA. Buenos Aires. 1950.

MERCHANT SHIPPING. Act. 1894.

MESSINEO FRANCISCO. I Titoli di Credito. Editorial - Padova. Tomos I y II. 1453.

M. BOULANGER. Dor. T. 32, pág 23; Nota S.T. Apel - Bruselas, 18-I-1936. (Dor T. 36).

NICHOLLS. V. North Eanstern Railway (1888), 59 T.L. 137.

NUNEZ TOVAR VIRGILIA. Apuntes de Derecho Marítimo.- U.N.A.M. 1979.

PEQUEÑO LAROUSSE ILUSTRADO, Diccionario. 7a. Edición, México. 1970.

POLIZZA DE CARICO E CONVENZIONE DI BRUXELLES GENOVA Maggio 1932.

RAY DOMINGO. Derecho de la Navegación. Editorial --

ABELED0-PERROT. Buenos Aires. 1964.

RIPERT GEORGES. Droit Maritimo. 3 Tomos. 1950.

SCIALOJA ANTONIO. Sistema del Derecho de la Navegación. Editorial BOSCH. Buenos Aires. 1950.

SCRUTTON. Charterparties and Bills of Lading. 13a. ed. 1931.

S. AMBERES 24-6-1922 (R.A. XXXIV., pág 1197); S. T. Hanseático, 10-3-1909. (R. A., XXV, pág: 99).

S. BELGA (Dor. I. 27, pág: 89).

SAUVAGE: Les "Clauses poids icnnu" que dit etre et- autres similaire: R. A. XXXI, pág: 437.

S. CAMARA de los Lores 14-11-1892.

S. DUAL, 24-12-1888 (R. A., IV, pág: 631).

S. SENA, 23-11-1910 (R. A. XXVI, pág: 798).

SENTENCIA APEL. Inglaterra 11-11-1924 (Dor T. 2o, - pág: 256).

S. HABRE. 9-4-1923 (Dor Sup. I pág: 205).

S. RUTERDAM, 4-10-1929 (Dor T. 2I pág: 446).

S.T. APEL. Bruselas, 26-6-1905 (R.A., XXI pág: 117)

S.T. APEL. 2o. Circuito Inglaterra 11-11-1924. Dor T. 2I, pág: 256.

S.T. AMSTERDAM., 2-12-1932 (Dor T. 28, pág: 375).

S.T. JUSTICIA INGLATERRA, 15-11-1927 Dor T. 17, --- pág: 269.

S.T. Mixto de Alejandria, 30-1-1924. Dor T. 6, pág: 273.

S.T. Regional de Hamburgo, 10-10-1927 (Dor T. 18, - pág: 137).

S.T. SUP. Hanseático, 27-1-1927 (Dor T. 18, pág: --

138).

S.T. Tribunal Apel. Génova, 27-4-1900 (R.A. XVI, -
pág: 712).

TENA J. FELIPE. Derecho Mercantil Mexicano. Editor-
ial Porrúa, México. 1964.

VIDAL SOLA ARTURO. El Conocimiento de Embarque en-
el Transporte Internacional. Libreria BOSCH-Ronda Univer-
sidad. Barcelona 1955.

V. BREST. 5-5-1955 (Dor Sup. 3, pág: 506).

V. INFRA, pág: 264.

V. Ejemplo de Compañía Vasogonda V. CHORCHIL ---
(1909). I.K.B.

V. Ver The Tramp. (1921).

VIVANTE CESAR.- Tratado de Derecho Comercial. V. -
Giard & E. Briere. Libraires-editeurs. 1910. 3 Tomos.