

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



# "El Contrato de Fletamento"

T E S I S

que para adquirir el título de  
Licenciado en Derecho,  
presenta el alumno  
presenta el señor  
GUSTAVO BUCIO

CIUDAD UNIVERSITARIA

1 9 6 3



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.

Al C. Presidente de la República Lic. DON ADOLFO LOPEZ MATEOS, en gratitud por su valiosa ayuda, moral y económica, a favor de la U.N.A.M. y de sus estudiantes.

A la SECRETARIA DE MARINA con los mejores deseos de su éxito en el desarrollo de la Marina Mercante.

Asimismo a la ARMADA DE MEXICO.

Al C. Gobernador del Estado de Michoacán LIC. AGUSTIN ARRIAGA RIVERA, que tanto se ha interesado por el estudiantado y los problemas universitarios.

Al Rector de la U.N.A.M. DR. IGNACIO CHAVEZ, que tan atinadamente ha sabido dirigir a los universitarios por el camino del estudio e investigación, así como del trabajo fecundo y creador.

Al Padrino de mi Generación, con todo mi agradecimiento.

A los CC. Magistrados JOSE MOLINA MARIN y JORGE GARCIA LOPEZ y al LIC. FRANCISCO G. GARCIA quienes me animaron a terminar la carrera.

Al ilustre y apreciado Maestro  
DR. RAUL CERVANTES AHUMA-  
DA quien con sus sabias enseñan-  
zas y atinados consejos y direc-  
ción me llevó a realizar el pre-  
sente trabajo.

A todos los Maestros que me  
iniciaron en el estudio del Dere-  
cho y me guiaron por el camino  
de la justicia y la verdad e ilu-  
minaron mi mente con sus ense-  
ñanzas.

A todos mis compañeros de es-  
tudio que supieron de los traba-  
jos y penas por los que pasé y  
me animaron a terminar mis es-  
tudios, a quienes invito a estu-  
diar y preocuparse un poco más  
por el Derecho Marítimo.

Con todo mi cariño filial a la autora de mis días que tanto ha trabajado y sufrido para que yo tenga una carrera y triunfe en la vida, a quien debo todo cuanto tengo y a quien deseo todo género de felicidades, me refiero a mi madre, la señora MA. GUALUPE BUCIO VDA. DE MARIN.

A la memoria del SR. PROF. DAVID MARIN VILLALOBOS, mi padre, que desearía verme recibido y con un brillante porvenir.  
R I P.

Al Teniente de Fragata I. N. FRANCISCO JAVIER MARIN BUCIO, mi hermano que sabe de mis penas así como de los sacrificios de mi madre, y quien me animó a terminar la carrera de Licenciado en Derecho.

Gracias.

## PROLOGO

Una vez aprobadas las materias de la carrera para la licenciatura en Derecho, me encontré con la pregunta que se hacen todos en mis circunstancias ¿cuál va a ser el tema de mi tesis? Yo siempre tuve la idea de hacerla sobre algún contrato y, cuando un estimado Maestro me sugirió la idea de hacerla sobre el Contrato de Fletamento, no dudé en realizarla sobre dicho contrato, máxime que el Derecho Marítimo y todo lo que se relaciona con el mar me atrae sin quererlo, ya sea por el primer apellido de mi padre, ya porque siempre que he contemplado el mar, me parece imponente y grandioso, ya porque muchas veces nos olvidamos de él, necesítándolo tanto.

Esta inquietud que yo siento por el mar y todo lo que se relaciona con él quisiera difundirla entre mis compañeros, no sólo porque pensando en el mar me acuerdo de un Ser Supremo, creador de los cielos, los mares y la tierra, sino también porque es una fuente inagotable de vida y de riqueza que ojalá algún día sea uno de los medios que acarreen mayores bienes a nuestra Nación y sean nuestros buques quienes surquen todos los océanos y lleven allende los mares nuestros productos, contribuyendo así a nuestro desarrollo económico, de manera que en todos los rincones de la tierra se encuentren y contribuyan a incrementar nuestro comercio, pequeñas industrias y artesanía, y al mismo tiempo tengamos amigos que nos conozcan y quieran a México como nosotros los mexicanos.

Que cada mexicano trabaje como quiera por México, a nosotros los amantes del Derecho, nos corresponde mejorar cada día nuestro Derecho y, por este medio, hacer de nuestra Nación una Nación grande entre las grandes, que sea respetable y respetuosa y que un día ocupe el sitio que merece tener.

Uno de nuestros Presidentes de la República nos recordó la marcha hacia el mar, procuremos dirigir nuestras miradas y nuestros pa-

sos hacia allá, donde encontraremos siempre la vida superabundante. Quizá en el mar encontremos lo que no encontramos en la tierra, y hasta podamos encontrar algunos ejemplos de convivencia pacífica.

Por otra parte, nadie puede negar que ofrece el mar múltiples ventajas, viajamos en nuestros barcos como si estuviéramos en nuestra Patria y muchas veces con menos peligro de accidentes ya que no hay el problema de las carreteras angostas y congestionadas de vehículos, sino que, por el contrario, todo es maravilloso y magnífico. Porque ¿qué cosa hay más admirable que una bella aurora o un bello crepúsculo o una bella noche en la que se ve el firmamento tachonado de estrellas y nos alumbra una luna llena? En fin, nadie puede negar que es hermoso todo lo que nos pone en contacto con la Naturaleza, nuestro espíritu se llena de inmensa alegría, nos parece que todo nuestro cuerpo entra en un letargo y nos invade la paz y la calma.

Presento ante el Jurado benévolo este mi sencillo y modesto trabajo esperando sea aceptado con simpatía y generosidad y lo tomen como un grano de arena en la contribución al estudio y desarrollo del Derecho Marítimo Mexicano.

## **CAPITULO PRIMERO**

**Antecedentes históricos y Aspectos modernos.**

**Bibliografía**

Los contratos del transporte marítimo en el Derecho Romano se conocían en dos figuras jurídicas: la del arrendamiento de cosa y la de prestación de servicio. Se fletaba una nave por entero o una parte de ella, o bien se confiaban las mercancías al patrón de la nave, que se encargaba de su transporte (*locatio vehendarum mercium*). Así, según los casos, se concedía la acción *ex locato* y la *ex conducto*, y cuando se trataba de arrendamiento parcial, la acción *in factum* (1). De todo el sistema normativo del transporte se derivó el llamado *receptum nautarum*.

El arrendamiento de la nave por entero era el que estipulaban propietario y patrón, quien subarrendaba posteriormente sus varias partes o ejercitaba el negocio mediante el transporte de mercancías particulares (2). El propietario de las mercancías podía tomar en alquiler la nave *per overionem*, uno *pretio* (3). Y en este caso el flete era debido aún cuando cargase una cantidad inferior a su capacidad, y el contrato se consideraba un arrendamiento de cosa. Este fletamento se estipulaba a viaje, por meses o por tiempo determinado (4). Para el transporte de mercancías en cambio, el flete (*nautum*) se pagaba según el número, el peso o la medida de las cosas cargadas (5).

Generalmente el contrato era redactado por escrito y robustecido por un *arrha poenitentialis*, equivalente a la mitad del flete convenido, sistema que se encuentra también reproducido en el capítulo XIX del *Nomos*, en los Estatutos adriáticos y también en el derecho nórdico, *Leyes de Wisby*, L. III, 3.

En el *Nomos* es poco claro si el fletamento se basaba en un contrato locativo o mejor en las obligaciones especiales de la sociedad, por las cuales los comerciantes y el naviero se repartían el beneficio asumiendo en común las pérdidas y las consecuencias de los accidentes que hubiesen afectado a la nave y al cargamento, sin culpabilidad de los partícipes. Pero si semejante vínculo aparece frecuentemente en el *Nomos*, se advierten también casos de simple fletamento, en los

cuales aún no apareciendo un contrato de naturaleza social, aplican-se las reglas de la avería común, que frente a los graves peligros de la navegación, actúan con funciones de un seguro mutuo entre los distintos interesados en la expedición marítima.

Brunetti en su obra Derecho Marítimo Privado Italiano cita a Bonolis, según el cual en la ley pseudorodia, algunos capítulos (III, XI, XIX, XX, XXII, XXV, XXX, XXXII, XXXVIII, XXXIX, XLI) se refieren al fletamento concertado por un solo comerciante; y otros capítulos hablan de varios comerciantes que han cargado mercancías que se hallan ya a bordo (III, IX, XIII, XXVIII, XXIX y XXXIV), de donde es lícito admitir que al lado del arrendamiento de cosa se practicaba el arrendamiento de obra en la forma de transporte. Los perfiles continúan siendo aún los del Derecho Romano, del cual esta compilación se destaca sólo para favorecer al naviero con la mitad del flete, aún en el caso de que la mercancía se pierda sin culpa suya.

En los Estatutos adriáticos se difunde el sistema de la escritura en la redacción del contrato de fletamento, mediante su anotación por parte del escribano en el cartulario, sistema que puede decirse que ya no fue abandonado en el futuro. En el Consulado del Mar háblase de contratos por escrito y de contratos ante testigos, y añade que otra forma de estipular el transporte es el registro en el libro de a bordo, según puede verse en el capítulo XLIV, XLV y CCXXXVI. La escritura obligatoria fue impuesta por el Código de Napoleón, teniendo como antecedente la Ordenanza del año 1681.

Brunetti sigue diciendo que del fletamento total de la nave habla un documento pisano de 1263, en los Estatutos de Ragusa en su capítulo VII, así como en el capítulo III de los Estatutos de Spalato, asimismo en el capítulo LXV de los de Ancona. Se adoptó la distinción entre fletamento y transporte, como por ejemplo en el capítulo XXXIV del libro VI de los Estatutos de Spalato se contempla el contrato según que el patrón arrienda su nave o que transporte algunas cosas de los comerciantes.

El autor antes citado afirma que el Consulado del Mar enumera y distingue el fletamento a precio cierto y tiempo fijado, el fletamento por viaje o por varios viajes y el fletamento a canterados (a todo cargamento), por el cual el fletante tenía la obligación de cargar toda la

mercancía que el fletador tuviera preparada, forma esta última que abre la puerta y preludia la sucesiva que tanto desarrollo tuvo hasta el siglo XIX, del fletamento a colecta, contrato que no ha de confundirse con el transporte de mercancías aisladas.

Pero indicaciones más precisas acerca de este último transporte, distinto del arrendamiento a título de fletamento, se encuentra en el derecho nórdico, en el libro III de los Estatutos de Wisby. No obstante en los inmediatos precedentes del Código francés y en las "costumbres marselesas" no existe una disciplina orgánica de este contrato. La doctrina con Pothier recuerda que el fletamento era considerado también bajo el aspecto de la *locatio operis transvehendarum mercium*, como un arrendamiento de obra, por el cual el comerciante llevaba a cabo el transporte que debía hacerse de su mercancía por el capitán que se encargaba de hacerlo al precio convenido, pero tal aspecto no fue tomado en consideración ni por la Ordenanza ni por el Código de Comercio francés.

Todo esto tiene explicación tomando en cuenta que en el campo de la especulación transmarina medieval y en la sucesiva hasta la aparición de la navegación a vapor, "el concepto moderno del transporte no había conseguido afirmarse con la autonomía propia de su forma actual". El comerciante o los comerciantes viajaban en sus naves propia o armadas por ellos, acompañando personalmente la mercancía, cargando otros en el viaje de retorno o las hacían escoltar por una persona de su confianza, o sea el sobrecargo, según puede verse en el Cap. CCLIX del Consulado del Mar. La organización para el transporte constituía también para los cargadores un servicio interno de la propia empresa, la valorización de un bien de consumo productivo. A esto hay que añadir las múltiples formas estudiadas de asociaciones más o menos ocasionales que transformaban la empresa en colectiva, siendo fácil imaginar cómo el transporte no podía explicarse con plena independencia y debía constituir un accesorio indispensable del engranaje comercial de aquellos tiempos.

Ya en época más reciente, al terminar la costumbre de acompañar el cargamento que priva al capitán de toda ingerencia comercial en la expedición marítima, y desapareciendo también el sobrecargo, el transporte propiamente dicho adquirió figura jurídica propia por sí misma, o sea que llegó a ser un *opus perfectum*, con pleno riesgo empre-

sario del transporte. En el derecho nórdico encuéntrase disposiciones sobre el fletamento con bastante detalle. Los artículos 97 y 216 del Código de Lubeck demuestra conocerlo, disciplinando incluso el sub-fletamento. El Código de Federico II del año 1561 establece que el fletador a tiempo no es responsable si el buque se pierde sin culpa suya, pero si usa el buque más allá del tiempo convenido o lo dedica a otro destino sin el consentimiento del fletante, debe pagar el daño según la decisión de los navegantes, salvo que la nave haya sufrido embargo durante el viaje, sin que el fletador haya sido la causa y con la condición de que tal circunstancia sea probada por testigos intachables. En la misma forma legisla también el Código de Cristián V de Dinamarca en el año 1683, como afirma Brunetti.

Con relación a la ejecución del contrato de fletamento a viaje, las más antiguas disposiciones se refieren a la obligación de declarar el desplazamiento de la nave, las garantías para el pago del flete, los plazos de la estadía, la rescisión por parte del fletante y sus consecuencias, la responsabilidad para la custodia de las mercancías cargadas y la prohibición de sobrecargar, etc. Las disposiciones que se encuentran del siglo XIV al XVII, especialmente los del derecho germánico del norte y del Guidon de la Mer, constituyen los precedentes inmediatos de la Ordenanza francesa.

En los Estatutos adriáticos y en el Consulado del Mar en el capítulo CCLXVII dice que cuando el flete no ha sido pagado anticipadamente, el patrón tiene un privilegio sobre las mercancías y le era reconocido el derecho de retención, salvo la reclamación de una suficiente garantía hasta el pago. Un aumento de flete podía ser solicitado para el invernamiento de la nave. La reglamentación del flete algunas leyes la confiaban a acuerdos privados, pero para las mercancías perdidas, conforme al Derecho Romano (Ley XV Cap. 6 del Digesto, el Nomos en el capítulo XXVII y XXXII del libro III, los Estatutos de Génova del siglo XIV y los Roles de Olerón establecían que no fueran debidas y el Consulado del Mar admitía su pago para las mercancías echadas como consecuencia del peligro.

En los Estatutos mediterráneos se establecían sanciones a cargo de los patrones incumplidos de los pactos de fletamento, y como consecuencia de la rescisión por parte del comerciante, el daño se concertaba a la pérdida de las arrhas dadas en el momento de la estipulación;

el incumplimiento por parte del patrón daba derecho a quien con él contrataba a exigirlo al doble de la caparra o bien el importe de los daños.

Los Estatutos venecianos contenían disposiciones relativas a las operaciones de cargamento. El comerciante debía dar aviso de que las mercancías estaban dispuestas para el embarque y colocarlas al costado de la nave, y el patrón estaba obligado a cargarlas a su costa. El escribano tomaba nota del número, peso y marcas de las mercancías con todos sus detalles y entregaba a requerimiento del comerciante una copia de cuanto había anotado en el cuaderno. Cuando las mercancías estaban encerradas en bultos o cajas, sin que fuera visible su contenido, el patrón no era responsable de su deterioro por la calidad, mientras que respondía exactamente del contenido cuando éste era manifestado.

En cuanto a los plazos establecidos para la carga, la compilación pseudo-rodia concedía al comerciante diez días desde la fecha del contrato; los Ordinamenti di Trani, en defecto de plazas contractuales prescribían que la nave debía esperar ocho días. El Derecho de Wisby, los Roles de Olerón, la Ordenanza de Carlos V en su artículo 39, establecían la obligación del resarcimiento, si el comerciante retardaba en entregar la carga quince días después del plazo convenido.

La práctica marinera del Bajo Imperio y de la época bizantina conocía ciertamente las estadías y las contraestadías de descarga, pero no existen referencias seguras en las leyes de aquella época. Los Estatutos venecianos y los anconitanos en cambio prescribían la descarga inmediata o cuando más el día siguiente a aquél en que el patrón había dado aviso de estar a punto a la descarga, con multa en caso de retraso, o bien con requerimiento de que la nave quedaba a todo riesgo a disposición de los mercantes retardatarios.

El Consulado del Mar considera el retraso como una infracción del contrato de fletamento, imponiendo el resarcimiento como por cualquier otro incumplimiento contractual, fórmula que sustancialmente se reproduce en la Ordenanza ya citada.

No siéndonos posible adentrarnos en una minuciosa investigación sobre las fuentes de la Ordenanza francesa del año 1681 y de reglamento del flete, hacemos hincapié en los Roles de Olerón, en los Reces

del Ansa teutónica y en el Guidon de la Mer. Y hemos de hacer mención al comentarista Valin, quien indica exactamente estas fuentes al pie de cada artículo. Y las normas de dicha Ordenanza se ven en parte reproducidas casi al pie de la letra en el Código de Comercio francés.

Como dice Brunetti, la génesis de la póliza de cargo debe buscarse en la institución del "cartolario" de la nave, llevado por el escribano, a cuyos asientos todos los Estatutos adriáticos y mediterráneos atribuyen pleno fe. Todo cuanto se escribía en el cartolario hacía prueba plena, porque el escribano era considerado como un oficial público con funciones notariales y en muchos documentos era llamado como "el notario de la nave".

El cargamento de la mercancía debía ir acompañado del registro correspondiente por el cartolario, sin el cual las mercancías no declaradas pagaban un flete más elevado, y si las mercancías sufrían deterioro o echazón no daban derecho a contribución.

La descripción de la carga en dicho libro, con el cual se conecta modernamente el "Giornale di bocca-porto" debía hacerse con sumo cuidado, para obtener una completa identificación de las mercancías y a la presencia de los comerciantes cargadores y de los tripulantes, si se trataba de la pacotilla de estos últimos.

De esta manera penetraba en la práctica el sistema de probar por escrito la carga efectuada. Pero el registro hecho por el cartolario, si bien podía proporcionar un medio válido de prueba para el patrón, no lo era en manos del comerciante, el cual consideraba que necesitaba poseer un documento que constituyera una precisa atestiguación de lo cargado. Entonces aparece una segunda fase en la génesis de la póliza. Al comerciante era atribuido el derecho de obtener del escribano de la nave un recibo, el cual en sus principios no era más que un extracto de la inscripción del cartolario. Este recibo no tenía un objetivo constante y necesario, pero servía para casos especiales, siendo potestativo en el cargador (si voluerit) reclamarlo, en caso de necesitarlo para la prueba del cargamento. Así pues, el germen de la póliza (conocimiento), se desprende de este documento que el cargador solía expedir al destinatario de las mercancías, con objeto de poder constatar su consistencia a su llegada. En el siglo XIV tal sistema puede considerarse generalizado, apreciándose el recibo del cargamento co-

mo un documento autónomo, emitido por el escribano, que era entregado al destinatario, a quien servía para justificar su derecho ante el patrón. Dice Brunetti que Goldschmidt afirma que ya en el siglo XIII hay rastros independientemente de la relación de lo cargado, de pólizas de cargo del capitán y del armador que tienen el carácter de título de crédito negociable, pero solamente con posterioridad se encuentran disposiciones legislativas que consideran la póliza como título de legitimación, emancipado del libro del cartolario. El Consulado del Mar no habla precisamente de la póliza, sino que se limita a regular el cartolario y las funciones del escribano. Cita el mismo autor a Targa, quien magistralmente describe el mecanismo de la emisión de la póliza de cargo, hasta el siglo XVIII: "Mientras que las mercancías van cargándose en la nave, por quien asiste en ella, a su recepción, función que corresponde al ayudante del escribano, costumbre es para la buena regla, anotar todo en el libro de "bocca-porto" que lleva el Penese, dando el citado ayudante, a quien la introduce, una hoja de recibo, la cual por ella misma puede obligar al capitán de la nave, como la misma póliza de cargo, pero porque en dicha hoja no se pueden anotar todas las circunstancias, y cosas necesarias, de anotación específica, siendo sólo pro interim, sin que represente la propia póliza de cargo. Terminada la carga, se avisan todos los mercaderes que han cargado, para reunirse en algún sitio, y entonces, de mano en mano, se van entregando los recibos al escribano, confrontándolos con dicho libro de "bocca-porto", y en contracambio, el escribano entrega la póliza de cargo, en la cual extensivamente se anotan las circunstancias esenciales o sea, **quién carga, a quién va dirigido el cargamento, para dónde, por cuenta y riesgo de quién, con qué flete, en qué consiste el cargamento**, si es mercancía a peso, número o medida, si es a granel, o bien en bultos sellados y marcados, **debiendo repetirse la marca o sellos al margen de la póliza; y si la mercancía cargada va con gravamen de hipotecas, en este caso con todas las particularidades**, destacándose por quién esté hipotecada, y por cuánto y bajo qué forma, de modo que se ponga todo con la debida claridad; el escribano ata los recibos; entregada dicha póliza, la registra literalmente en el libro del manifiesto, el cual sirve como el original de los actos del notario, y el Libro de "bocca-porto" y los recibos operan como la matriz y dicha Póliza como el extracto auténtico que se entrega en tres copias por quien cumple la formalidad" (7).

Esta práctica de los puertos del Mediterráneo, corresponde a la del Atlántico y del Norte, donde la póliza, en lugar del capitán, es expedida por el escribano. La función del escribano no era sin embargo muy extendida en el Derecho Marítimo de la Europa Septentrional. Como sea que el documento emitido estaba certificado por un oficial público investido de funciones notariales, contribuye a avalorar con la solemnidad, el carácter probatorio y por tanto a convertir a la póliza, primeramente en "un título de legitimación" a favor del destinatario designado, para hacerlo valer frente al capitán y seguidamente, como consecuencia, en un "título representativo del cargamento embarcado, que permite al comerciantes negociarlo y proceder a asegurarlo bajo la fe del documento. En esto se revela ya la función esencialmente comercial del título, desprendida del mismo contrato de fletamento para representar la mercancía cargada, con lo cual se abre el campo de una nueva actividad comercial que se desarrolla en torno de la mercancía con ocasión y contemporáneamente a su transporte.

La eficacia de título de disponibilidad de la póliza no alcanza aún la de título endosable, que deriva de una elaboración jurídica, que corresponde a una época más moderna.

Las mercancías en viaje se vendían durante la travesía o a su llegada, y el vendedor, para transmitir la propiedad o para poder asegurarlas, ponía en curso un mandato al capitán para entregarlas al comprador destinatario (llamado cláusula de exacción ad exigendum et dispensandum). El capitán entregaba el cargamento al poseedor de la póliza, presumiéndolo propietario de la mercancía, cuya propiedad se legitimaba, no en fuerza de un derecho autónomo, sino como cesionario de los derechos del cargador (en su lugar). Evidentemente se trataba de una negociabilidad material que facultaba al capitán para oponer al presentador del documento, las excepciones oponibles al cargados y para hacer toda clase de indagaciones sobre la efectiva propiedad del cesionario.

No se ocupan las colecciones legislativas de este mecanismo de transmisión de la póliza, pues se trata de una elaboración lenta y gradual a través de la práctica, apareciendo sólo del contenido de la jurisprudencia, especialmente de la Rota de Génova. El Consulado del Mar ni siquiera reconocía la póliza, de la cual habla por vez primera el Estatuto de Sassari del año 1316 (l. 46); los Estatutos y las co-

lecciones posteriores aluden ciertamente a las modalidades de su emisión, al número de los ejemplares y a su eficiencia probatoria; pero ni siquiera la Ordenanza francesa trata del modo de transmisión ni fija el contenido del derecho del destinatario, limitándose a decir que en caso de que el destinatario se niegue a recibir la mercancía, el capitán debe depositarla o hacerla vender, cobrándose así el flete y depositando en un almacén la parte no vendida (III, Tit. III, art. XVII).

La práctica ha elaborado también el uso de la cláusula a la orden que por el momento, hasta la aparición del Código de comercio francés (art. 281), no consigue dar a la póliza el carácter de verdadero y real título de crédito, pues sólo servía, sustancialmente, para proporcionar la prueba documental del derecho de quien debía legitimarlo en el acto de la entrega.

Vivante describe esta fase de desarrollo de la póliza: El "consignatorio que había comprado la mercancía pagaba el precio o aceptaba una letra en el momento mismo que le era entregada la póliza. Para poner al seguro el destinatario que había anticipado el precio de la mercancía, se le reconocía el derecho propio e incontestable de recibir su entrega. Los magistrados locales, dispuestos a proteger sus propios ciudadanos, se inclinaron fácilmente a reconocer al destinatario, a quien eran enviadas frecuentemente las mercancías por sus dependientes lejanos, el derecho de reclamar su entrega. La Rota genovesa juzgó que el capitán no podía hacer entrega de la mercancía al cargador que no le daba caución o no le devolvía la póliza y sentenció que debía ser entregada al destinatario, sin entrar en la cuestión del derecho de propiedad" (8).

La cláusula "a la orden" viene expresada al principio en la forma de mandato (*cautio ad exigendum tibi aut ei quem mihi ordinaverit; vobis aut pro vestra ordinatione; tradas pro me . . . seu illis quibus ordinatum fueris*) y parece introducida en el uso de los títulos representativos de mercancías, en la segunda mitad del siglo XVI. De un mandato parecido, aplicado a la póliza, dice Brunetti, se hace referencia en los Estatutos de Génova del año 1589 (9).

Con todo ello, si bien conocida en la práctica, la cláusula no es mencionada por la Ordenanza de Colbert, en las legislaciones contemporáneas y en las del siglo XVIII con excepción de la Ordenanza

de Bilbao de 1737 (Cap. XVIII arts. 34, 43; Cap. XXIV art. 56) y de la sueca de 22 de marzo del 1770.

En la redacción del Código de Napoleón se encuentra consagrada aquella que para Valin era considerada como una inveterata consuetudo, o sea que el consignatario de la póliza pudiese disponer de las mercancías en viaje, venderlas, empeñarlas bajo la fe del título que se constituía en poseedor de las mismas. (El art. 281 del Código admite también la póliza al portador, pero esta forma de legitimación, entonces como ahora, era muy escasamente practicada antes del Código y ninguna legislación la había mencionado).

En cuanto al transporte de personas, puede decirse que la presencia de pasajeros a bordo, distintos de los comerciantes, se prevé estableciendo la medida del espacio que aquellas pueden ocupar y difiere, según se trate de mujeres y de niños. La obligación de depositar en manos del capitán el oro y objetos de valor que llevasen consigo, la prohibición de encender leña o de freir pescado, sin autorización del capitán, etc. Y parece que en aquellos tiempos los pasajeros debían llevar consigo y proveer a su manutención con sus propios medios.

Sucesivamente el transporte de personas viene escasamente regulado por las legislaciones estatutarias, con las cuales no estaba perfectamente diferenciada la posición del pasajero de la del comerciante que acompañaba la mercancía. Existen disposiciones en los Ordenamientos del Dogo Ziani, en los Estatutos de Zara, Ancona y Pisa, con cierta amplitud esta materia se trata también en el Consulado del Mar y en los Estatutos de Arlés y de Marsella (1253-55), por lo que se refiere a las relaciones entre los pasajeros y el armador, refiriéndose también a una carta de viaje. El Consulado del Mar (Cap. III) definía el pasajero como "un hombre que paga un precio por su persona".

Naturalmente el contrato de pasaje había tomado vida y desarrollo exclusivamente en ocasión de las expediciones a Tierra Santa; los cruzados y los peregrinos que se trasladaban a algún lugar santo, dieron casi toda la Edad Media el máximo contingente de pasajeros marítimos no comerciantes. Y la República veneciana había organizado servicios particulares de transporte en determinadas oficinas, con salidas y escalas preestablecidas. Estas prescripciones de tales personas

pueden leerse en el *Capitulare navium* del año 1227 y en los Estatutos de Tiepolo, dice Brunetti.

Disminuidas las relaciones con Tierra Santa, por hacerse cada día más difícil y peligrosa la navegación en el Mediterráneo infectado de piratas, este transporte decayó en importancia tanto que llegó a no ser recordado en compilaciones posteriores ni en la Ordenanza francesa. Una fugaz referencia se hizo de él en el Código per la ven. merc. Además, en el multicitado Código de Comercio francés se omitió hablar sobre este asunto.

Al hablar en su obra *Derecho Marítimo, Contratos de transporte por agua* (10), del concepto moderno de dicho contrato, Malvagni refiriéndose al contrato de fletamento, dice que este contrato en el Código de Comercio argentino encuéntrase reglamentado en 84 artículos y comprende sólo dos tipos: fletamento por viaje y fletamento del buque a carga general. Sus disposiciones anticuadas, como todos los códigos de su época, contiene normas ignoradas en la práctica actual, pues la evolución de los negocios ha creado otras que, incluidas en los respectivos contratos, constituyen un derecho contractual que es el verdadero "derecho vigente" que rige las relaciones que surgen entre los interesados en un transporte de mercaderías por agua. Por ello es este derecho surgido de los "charter-parties", de los conocimientos y de los usos y costumbres, el que hay que estudiar para conocer verdaderamente la parte del derecho marítimo pertinente.

No se debe descartar, sin embargo, la aplicación de las reglas del Código de Comercio, porque ellas sirven de derecho supletorio, destinado a llenar las lagunas que la imprevisión de las partes haya dejado en sus contratos. Por otra parte, siendo las reglas del Código normas de carácter general que tienen su raíz en la experiencia, y por más que ésta pueda haber evolucionado con la técnica de los negocios, es evidente que hay en el fondo de todas ellas un elemento de persistencia que ha dado origen a lo que se ha llamado "el tradicionalismo del derecho marítimo" y que es motivo de que, en determinadas circunstancias, tales normas positivas puedan tener su aplicación para resolver algunos conflictos de derecho.

La ley tiene su expresión más acabada en los códigos y la realidad demuestra que las normas contenidas en las codificaciones mercanti-

les constituyen la mínima parte de las reglas jurídicas que sirven para regir la complejidad de la vida mercantil marítima moderna.

Bonnetcase (11) sostiene la incompatibilidad absoluta en la actualidad, entre la legislación marítima contenida en el libro II del Cod. de Comercio francés y el medio marítimo que pretende regir, constituido por las operaciones de comercio marítimo. Y dice que los usos han predominado siempre, dotados de caracteres especiales, cada vez más particulares y variables (12).

Al hablar de los usos y prácticas marítimas, afirma Brunetti que el contacto entre los varios pueblos navegantes ha sido siempre tan íntimo y frecuente que las instituciones surgidas de los usos y de la práctica, generalmente se compenetraban y gradualmente se fundían en una única figura dominante, dejando al margen las que no respondían a las necesidades, formando ordenaciones que fuesen más resistentes y adaptables al progreso de la economía y de la técnica. Como ejemplos se citan las Leyes rodias, reglamentación oficial de las relaciones de intereses surgidos con variadas formas de la economía propia de las empresas capitalistas de su tiempo, la institución clásica de la "commenda" tan desarrollada en el Mediterráneo, hasta fines del siglo XIV, las diversas asociaciones en participación (societas maris) hasta la sociedad comanditaria por acciones. Además, desde el derechoseudorrodio, que constituye la fuente directa de las Reglamentaciones del Adrático al Consulado del Mar (Código de todo el Mediterráneo), a los Roles de Olerón, las Ordenanzas españolas, etc., se observa la constante penetración de la costumbre en las leyes extranjeras y la generalización de las mismas instituciones.

En la constante movilización de actividad jurídica que se traduce en actos y contratos principalmente, es natural que entre el uso, determinando modos, más o menos generales y uniformes de realizarlos y ejecutarlos. El uso sigue un proceso evolutivo inverso a la ley; ésta es la manifestación última de la conciencia jurídica nacional, o al menos lo debe ser, mientras que el uso, arrancado de la práctica constante, va mejorado gradualmente, hasta el punto de ser observado como norma de derecho. El hecho rudimentario, genuino e incompleto que más tarde, desenvolviéndose, constituye una práctica, al ser constantemente y públicamente observado, forma el uso, que es de carácter jurídico

cuando constituye una norma de Derecho, que viene siendo observada por reconocimiento general (14).

El Derecho Marítimo es de formación muy moderna. Su amplio desarrollo no se produce sino hasta el siglo XIX; antes de esta época el Derecho Marítimo, por el contrario, sigue una elaboración lenta sobre moldes seculares. Las famosas leyes rodias informan, desde el siglo V antes de nuestra Era, todo el derecho marítimo entonces vigente, a través de Roma y de los usos adoptados en las repúblicas marítimas, preponderantemente en el Adriático, Amalfi, Pisa, Génova, Venecia, etc., perfilándose en su forma consuetudinaria mediante la aplicación que de él hacen los Cónsules del Mar. Con estos elementos se va formando este derecho que halla su expresión más elevada en el Consulado del Mar, y las normas de éste tuvieron tal aceptación que se extendieron por todo el Mediterráneo, habiéndose modificado esta compilación como "costumbre universal". Otra parte de este proceso formativo es el Guidon de la Mer, conjunto de preceptos redactados en el siglo XVI en Rouen, por autor desconocido, con veinte capítulos divididos en artículos, tratando por primera vez del seguro marítimo (15).

Con los grandes descubrimientos, el aumento del tráfico marítimo en el Atlántico y la organización de las grandes compañías mercantiles, creadas generalmente a base de un monopolio, adquiere mayor impulso la navegación marítima. El Derecho Marítimo va siguiendo esta evolución progresiva, y en Francia aparecen las primeras Doctrinas, con las obras de Cleirac, que sirvieron de antecedentes para redactar la Ordenanza de 1681, como dice el autor Fariña.

## BIBLIOGRAFIA

- (1) "Domino mercium in magistrum navis, si sit incertum utrum navem conduxerit, an merces vehendas locaverit, civilem actionem in factum esse dandam Labeo scribit". Ley 1, Cap. 1 Dig. de praeser. verbis, XIX, 5.
- (2) Ley 1 Cap. 15. Dig. de exercit. act. XIV, 1.
- (3) "Aliud est locare navem aliud exercere. Nam exercet navem etiam qui non locat sed qui mandat magistro qui quasi institor est, curam, totius navis; ea lege ut ad se pensionem et redditus perveniant quo nomine est actio mandati exercitori in magistrum". Cujacio. Opera omnis, parte 3a. Prato 1873, pág. 747.

- (4) "Exercitorem autem eum dicimus . . . sive is dominus navis sit sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum" Ley 1 Cap. 15. Dig. de exercit. act. XIV, 1.
- (5) "Si conduxisti navem amphorarum duo millium et ibi amphoras portasti pro duobus millibus amphorarum pretium debes. Paulus: immo si aversione navis conducta est, pro duobus millibus debetur; merce; si pro numero depositarum amphorarum merces constituta est, contra se habet; nam pro tot amphoris pretium debes quot portasti" Ley 10. Cap. 2 Dig. de lege Rodia XIV, 2.
- (6) "...et postquam ipse merces in navi positae fuerint; sint in custodia ipsius patronis, et scribanus debeat dare scriptum omnium ipsarum mercium per manum suam mercatori vel marino sicut scriptum fuerint in suo quaterno" Sta. Tiepolo. Cap. XVII.
- (7) Targa, Ponderazioni. Cap. XXX pág. 68.
- (8) Vivante. La polizza di carico, Studio, Milán 1881, pág. 9.
- (9) "Solent mercatores sub illa vulgari formula scribere et mandare: mando tibi ut merces quas apud te habes, tradas pro me Aloysio aut ejus filio, seu illi vel illis quibus ordinatum fueris ab eisdem et sequemini eorum ordinem" Straccha, De adjecto, Venecia 1569. P. IV. No. 14.
- (10) Malvagni Atilio. Derecho Marítimo. Contratos de trans. por agua. Roque de Palma. B. Aires 1956. Pág. 49 y sigs.
- (11) Bonnacase. Traité, pág. 115.
- (12) Bonnacase. Précis, págs. 70-74.
- (13) Brunetti. Diritto marítimo privato ital. Torino 1935. otd. española. Tomo I, pág. 46, 229 y sigs.
- (14) Brunetti Gli usi locali.
- (15) Fariña, Der. Com. Marit. T. I, pág. 54 y sig.

## **CAPITULO SEGUNDO**

**Naturaleza jurídica del Contrato de Fletamento.  
Código de comercio argentino.**

**Traducción de la obra Derecho Comercial Marítimo, parte relativa al  
C. de fletamento de Bonnacase.**

**Código de la Navegación de Italia de 1942.  
Esquema.**

**Exposición de motivos y disposiciones relativas al C. de fletamento  
en la Ley de Navegación y Com. Marítimos de México.  
Bibliografía.**

El Código de comercio argentino (art. 1018) define el contrato de fletamento como "el contrato de arrendamiento de un buque cualquiera, para el transporte de mercaderías o personas" y agrega "se entiende por fletante el que da y por fletador el que toma el buque en arrendamiento".

La anterior definición está influenciada por el artículo 273 del Código de Comercio francés, que dice que toda convención para la locación de un buque, denominada "charter-partie", debe ser redactada por escrito. Ambas disposiciones consideran al contrato de Fletamento como una "locación de cosa", cuyo concepto está consagrado por la Ordenanza Marítima de 1681 y discutido por algunos tratadistas y comentarista como Pothier, Casaregis, Valin y Targa; por este motivo durante mucho tiempo se consideró este contrato como un verdadero contrato de locación de cosa, con todas las consecuencias derivadas de tal concepto (1).

Sin embargo, en la práctica, esta discusión tiene sólo interés teórico, porque las convenciones de utilización de un buque con un determinado fin, se acostumbra hacerse con toda minuciosidad y difícilmente los derechos y obligaciones de las partes quedan sujetos a una interpretación jurídica que haga necesario encuadrar el contrato respectivo dentro de tal o cual forma legal o doctrinaria para buscar la solución al conflicto planteado. Principalmente las grandes empresas han adoptado formularios tipo de contrato basados en la experiencia, reduciendo al mínimo la interpretación legal, lo cual no sucede con los pequeños armadores, especialmente de cabotaje, cuya ilustración poco completa en algunos casos, los lleva a redactar contratos con cláusulas oscuras que naturalmente obligan a suplir con principios doctrinarios o legales la voluntad de las partes (2).

Bajo la denominación de "fletamento" se comprende una variedad de contratos relativos a la explotación del buque para el transporte de mercaderías. En virtud del particularismo del Derecho Marítimo tales

contratos crean una serie de problemas doctrinarios relativos a su naturaleza jurídica, contribuyendo a ello el progreso y cambios operados en el "derecho viviente", o sea en los usos comerciales marítimos.

La palabra "fletamento" no es, puede decirse, la más comprensiva en el moderno derecho de la navegación. Si se quiere hablar de manera más clara y precisa se diría que se trata de los contratos de transporte por agua, incluyendo bajo este común denominador los diversos tipos de fletamento, el transporte de cosas determinadas, la locación de buque y los contratos de pasaje. Si existe alguna confusión, es debido a que muchas legislaciones consideran todos estos tipos de contrato como verdaderos contratos de "fletamento". En términos generales, hay que distinguir dentro de los contratos de transporte por agua, aquéllos que se refieren al transporte de mercaderías, de los relativos al transporte de personas. Los últimos no constituyen "fletamentos" y es errónea su inclusión como tales en las leyes, según se expresa Malvagni.

Analizando la doctrina argentina, pueden presentarse las siguientes formas:

1) El propietario de un buque puede arrendarlo completamente desarmado, sin capitán y sin tripulación. En este caso se trasmite la tenencia del buque y se trata de un contrato de locación de buque, y así lo consideran la mayoría de los autores; Ripert lo considera además con una cláusula especial sobre las condiciones de explotación por parte del fletador (3).

2) El fletante puede contratar con el fletador el transporte de mercaderías, siendo al mismo tiempo el primero propietario del buque. En este caso nos encontraríamos en presencia de un contrato típico de fletamento, según la doctrina que contemplamos, pudiendo hacerse este contrato por uno o varios viajes, por el total del buque o sólo por una parte, surgiendo el fletamento "por viaje, total o parcial" o un fletamento a tiempo, respectivamente.

3) Cuando las grandes empresas de navegación con líneas regulares para sus buques de carga ofrecen transportar mercancías a sus puntos terminales o intermedios, en buque no determinado, extendiendo los respectivos conocimientos y recibiendo las mercancías en puerto, en este caso nos encontramos con los contratos que algunos designan

como de transporte por agua, de cosas determinadas, y que tienen mucha semejanza con los contratos de transporte terrestre.

Dice Malvagni que las diversas formas de fletamento (por viaje, a tiempo y a carga general) constituyen contratos de transporte que configuran una "locatio operis", y que habrá "locatio rei" cuando se transfiera la tenencia y la disponibilidad del buque (locación de buque a casco vacío). Añade que en la locación una parte se obliga a conceder a otra el uso o goce de una cosa y que en las formas de fletamento ya mencionadas, la intención de las partes es, ante todo, la de transportar cosas por agua y no el uso y goce del buque por el fletador (4).

Una cosa sí está bien clara con relación a la naturaleza jurídica del contrato de fletamento, y es que la doctrina se ha inclinado a considerarlo como un "contrato de prestación de servicios".

Ascoli cree necesario determinar, en cada tipo de contrato de transporte marítimo, cuál ha sido el objeto principal de las partes contratantes, si tal objeto ha sido el goce del buque por un precio determinado, se estará en presencia de un contrato de locación; pero si el objeto principal no fuera el goce del buque sino la mercadería, aunque se transporte la mercadería en un buque determinado y la otra parte pague un precio, no se tratará de una locación sino de un contrato de transporte marítimo. Y aunque la obligación de poner el buque a disposición del fletador haga suponer una locatio rei, y aunque la ejecución del viaje y los servicios de equipaje se asemejen respectivamente a la locatio operarum; aunque en la obligación de recibir la mercancía y entregarla a destino pueda verse un depósito, no debe considerarse una de las partes del contrato como el todo, ni atribuir al todo la naturaleza de cada parte. La voluntad de las partes tiene un objeto más extenso que hace de todos los elementos un conjunto indivisible, un contrato de transporte marítimo o "fletamento" (5).

Este concepto del contrato de "fletamento" como un contrato sui generis, es criticado por Brunetti. Este autor dice que la doctrina moderna se hace unánime y considera el contrato de fletamento como un contrato de "arrendamiento de servicios" cualificado por el objetivo del transporte (6).

Ripert considera el fletamento como un contrato de empresa de transporte por mar, y afirma que no puede verse una diferente natu-

raleza entre el transporte terrestre o fluvial y el marítimo y no puede ser susceptible de dos análisis diferentes sólo por el hecho de que el camino recorrido o el vehículo sea distinto. La naturaleza del contrato no puede variar, ya que los contratos se clasifican en relación al objeto que se proponen las partes. Según este autor, la designación del buque ya no es esencial puesto que las compañías se pueden reservar el derecho de reemplazarlo. El contrato de transporte marítimo de cosas determinadas y el fletamento total tienen una misma naturaleza y lo que constituye o caracteriza el transporte es la idea de empresa. Y concluye que el contrato de fletamento debe ser considerado como un contrato de transporte (7).

El argentino Fernández sostiene la igualdad de naturaleza jurídica de ambos contratos (locación de obra y transporte), o sea que es un contrato de transporte marítimo dentro del género de contrato de locación de obra. Este contrato está incluido en el Código de comercio argentino dentro del "fletamento", que comprende todas las formas de explotación de un buque para el transporte, sea de mercaderías, (fletamento total, fletamento parcial, transporte de cosas determinadas), sea de personas (contratos de pasaje) (8).

El término fletamento es utilizado para designar situaciones jurídicas muy diversas. Desde luego una definición única del término fletamento es posible, pero será puramente nominal. Es el caso de la definición siguiente: "El fletamento es un contrato que tiene por objeto fijar las condiciones de explotación de un buque, sea que el propietario o armador arriende el navío a un tercero, sea que se comprometa, mediante un precio determinado, a transportar en ese navío, mercaderías" (9). En cuya definición notamos que la misma abarca categorías diversas de fletamento, que pudiéramos clasificar en dos categorías principales, designándolas con los términos de fletamento locación y fletamento transporte. Asimismo estas formas de fletamento se subdividen a su vez en diversas formas de convenios.

En forma bien determinada se diferencia el fletamento locación del fletamento transporte, en la medida en que se diferencian el arrendamiento de objetos del arrendamiento de servicios dentro del Derecho Civil. El fletamento locación se refiere principalmente al navío, y el arrendamiento de éste.

El fletamento transporte tiene por objeto, aunque no exclusivo, la utilización de los servicios del armador.

El fletamento locación también implica dos variantes: sirve para designar, en primer lugar, el contrato por el cual el propietario de la nave, desentendiéndose del cuidado de armar y equipar a ésta, abandona mediante un precio determinado, el uso temporal de la nave a un tercero que armará y equipará a sus espensas, empleándola en la navegación marítima, según su deseo.

Sin embargo, puede realizarse este convenio de fletamento en condiciones tales que el armador ponga a la disposición del arrendador el navío ya equipado y armado, para que el citado arrendador disponga de la nave a su voluntad. Esta segunda modalidad implica dos servicios de índole diversa: la locación del navío y la locación de los servicios.

En términos generales el fletamento locación, es a veces designado por el término de fletamento a tiempo, o bien por el término *time-charter*, expresión inglesa bastante imprecisa. Pero puede existir una tercera modalidad que consiste en la locación o arrendamiento de una parte determinada de la nave, como una bodega por ejemplo.

En cuanto a la naturaleza jurídica del contrato, según la teoría francesa, se discute si el contrato de locación debe o no estar sujeto al derecho marítimo exclusivamente o al derecho común, puesto que hay una laguna de la ley al no precisar a cuál de los dos derechos pertenece.

En cuanto al examen crítico de la doctrina clásica sobre la naturaleza jurídica del contrato de fletamento, se cree absurdo sujetar los contratos de fletamento al derecho común, por la sencilla razón de que un navío está hecho para navegar, y por tal razón debe estar sujeto a las leyes de la navegación que forman parte del derecho marítimo.

En cuanto al contrato de transporte de pasajeros, con relación a los contratos de fletamento, sigue diciendo Bonnacase, no merece duda el hecho de que el transporte de pasajeros es de la misma naturaleza jurídica que el transporte de mercancías, no pudiendo ser más que una variante de éste. El origen de esta duda lo encontramos en el hecho de la tendencia de la doctrina francesa en conceptualizar el contrato de fletamento como una noción invariable, siendo que la no-

ción de fletamento, aún tratándose de mercancías, no forma una unidad sino en una forma puramente nominal, pues por la propia naturaleza del problema debemos comprender que estos convenios tienen características muy especiales en cada caso.

Otras variedades del contrato de fletamento son las siguientes: a tiempo, por viaje, por volumen, por peso, a destajo, ad valorem, por pieza. Y también pueden considerarse como variantes de poca importancia: el fletamento total, el parcial y a granel. Entre el contrato de fletamento y el contrato de remolque puede notarse algunas diferencias, pues este último tiene dos aspectos: cuando es absoluto, es decir, cuando la nave no está en posibilidad de movimiento, entonces está sujeto a las condiciones de un contrato de fletamento, pero cuando el navío cuenta con los medios de locomoción, entonces el remolque sólo es un contrato de prestación de un servicio.

### **CODIGO DE LA NAVEGACION DE ITALIA DE 1942.**

Conforme al artículo 384 del Código de la Navegación italiana "fletamento" es el contrato por el cual el armador, en compensación del flete pactado, se obliga a efectuar, con una nave determinada, uno o más viajes preestablecidos, o bien dentro del período de tiempo convenido, los viajes ordenados por el fletador en las condiciones establecidas en el contrato, o por los usos. Este moderno Código hace la distinción del arrendamiento de nave y del fletamento. Parte de las bases de que mientras el contrato de fletamento representa una "locatio operis" (prestación del viaje, entendido como resultado final con el álea inherente), el arrendamiento de nave, pertrechada o no pertrechada, constituye una "locatio rei" (prestación del disfrute de la nave, acompañada o no de la cesión del contrato de enrolamiento). En el caso del contrato de "fletamento", el vehículo queda jurídicamente en poder del fletante, quien conserva bajo su dependencia al comandante y la tripulación, aun en el caso de que el fletador pueda darle órdenes relativas al empleo comercial de la nave (arts. 384 y 393 del Código citado). Pero en el arrendamiento existe siempre una transferencia posesoria del buque transportista, el cual asumirá el carácter de armador responsable (art. 269), tanto si ha procedido al nombramiento del capitán y admisión de tripulación (arrendamiento de buque desarmado), como si han pasado a sus órdenes y dependencia el capitán y tripulación nombrados por el armador (arrendamiento de buque armado).

Este nuevo Código de la Navegación de Italia, siguiendo la orientación doctrinaria que distingue las obligaciones según la "causa" respectiva, señala la diferencia entre la empresa de navegación y la empresa de transporte propiamente dicha. El contrato de fletamento expresa la fase de ejercicio de una simple empresa de navegación (en sentido técnico); y el contrato de transporte, la típica actividad de una empresa de transporte (en sentido estricto) (10). Advierte Brunnetti que, mientras la causa del fletamento se halla en el suministro de un conjunto de energías de trabajo (de tracción, de suministro de vehículo, servicio personal de a bordo, etc.), gracias a las cuales se efectúa la navegación y los viajes estipulados. Aquí se entiende por "causa" el intento económico-jurídico propuesto por las partes, en esta forma el transporte es el objeto, en cambio el cumplimiento del viaje con la nave convenida será la "causa contractua!" (11). Añade este autor que esta diferenciación entre fletamento—locación de buque— Transporte marítimo, también se encuentra en el derecho anglosajón, donde se distinguen tres clases de fletamento:

1) *Locatio navis et operarum magistri*. Por este contrato se arrienda el buque equipado y tripulado, mediante alquiler o flete, permaneciendo la tenencia del mismo en el propietario.

2) *Locatio navis*. Se arrienda el buque equipado y armado, persin tripulación, mediante flete o alquiler, transmitiendo la tenencia del buque al locatario.

3) *Locatio operis vehendarum mercium*. Contrato para el transporte y entrega de mercaderías.

El Código de Italia, al que se hizo referencia, así como al Código de comercio holandés de 1924, dedican un capítulo especial al transporte por líneas regulares. Y el de Italia divide a los contratos por agua en tres grandes grupos:

a) Locación de buque, por el que una de las partes se compromete a ceder el disfrute de la nave a otra persona por un tiempo determinado, a cambio de la paga correspondiente (art. 376). Entra en esta denominación tanto el arrendamiento a casco vacío como el arrendamiento de nave pertrechada. La característica de este contrato es la transferencia de la posesión al cecionario del disfrute, efectuándose la navegación por cuenta y responsabilidad del transportista.

b) CONTRATO DE FLETAMENTO, por el cual el armador, a cambio de un flete, se obliga a realizar en las condiciones establecidas por el contrato y usos, uno o más viajes o los dispuestos por el fletador durante un tiempo convenido, con un buque determinado. En esta categoría están incluidos los fletamentos por viaje, a tiempo y el time-charter.

c) Contratos de transporte marítimo (arts. 396 a 467), distinguiéndose entre empresa de transporte y empresa de navegación. Y en esta última categoría se incluye el transporte de personas y el de cosas en general (fletamento a carga general), el de fletamento total o parcial con buque determinado y el transporte de bultos individuales en líneas regulares, con facultades de sustituir el buque designado (transporte de cosas determinadas) (12).

(Ver esquema en la siguiente página).

a) Locación de buques:

- 1.—Arrendamiento a casco vacío.
- 2.—Arrendamiento de nave pertrechada.

b) Cont. de Fletamento:

- 1.—Fletamento por viaje.
- 2.—Fletamento a tiempo.
- 3.—time-charter.

**CONTRATOS DE  
TRANSPORTE  
POR AGUA:**

- 1.—Transporte de personas.
- 2.—Transporte de cosas en general.

c) Cont. de Transporte  
Marítimo:

- 3.—Fletamento total con buque determ.
- 4.—Fletamento parcial con buque determ.
- 5.—Transporte de bultos individuales en líneas regulares (con facultades de sustituir el buque designado).

# LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

## Exposición de motivos

De los contratos del comercio marítimo.—Casi todas las antiguas legislaciones confunden el contrato de fletamento con el contrato de arrendamiento de la nave. En el proyecto se hace la necesaria distinción y se reglamenta el arrendamiento, o sea el contrato por el cual el propietario entrega al arrendador un buque para que sea explotado por cuenta y riesgo de este último.

En este contrato se establece que el arrendatario tendrá el derecho de abandono, para los fines de integración de la fortuna de mar. El contrato de fletamento se reglamentará de acuerdo con las tendencias modernas, en sus dos formas de contrato de transporte de personas y contrato de transporte de cosas, subdividido éste en el contrato de fletamento-transporte, o sea aquél en que el fletante se obliga a transportar la cosa sin determinarse el lugar que deberá ocupar en la nave y el fletamento-arrendamiento o sea el contrato por el cual se pone a disposición del cargador el buque entero o un compartimiento del mismo.

Se considera el debatido problema de la limitación de las responsabilidades del transportador y se establece, para el contrato de transporte de personas, un sistema de responsabilidad limitada, proporcionada a un índice variable como es el salario de un marino en cubierta.

Por los daños al equipaje, el monto de la responsabilidad se refiere al monto del pasaje y para el caso del transporte de cosas se establece un sistema nuevo consistente en que, para reducir su responsabilidad convencional, el porteador deberá ofrecer una tarifa especial, con fletes más bajos que las tarifas ordinarias, y el cargador deberá poder escoger entre una y otra tarifa.

## Contrato de fletamento

Art. 1o.—Por el contrato de fletamento, el naviero se obligará a realizar un servicio de transporte marítimo en los términos pactados y el cargador se obligará a entregar oportunamente las mercancías para su transporte, y el pago del flete.

Art. 2o.—El porteador responderá de los daños causados por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que se pruebe que éstos provienen de vicio oculto del navío que no se pudieron descubrir con la diligencia ordinaria.

Art. 3o.—Las acciones derivadas de un contrato de fletamento prescribirán en un año.

## TITULO TERCERO

### CAPITULO I

#### Del contrato de arrendamiento de la nave

Art. 1o.—El propietario que arriende un buque para que el arrendador lo explote por su cuenta y riesgo, no responderá frente a terceros de los daños que el buque ocasione durante la navegación; pero las respectivas responsabilidades, que serán a cargo del naviero, podrán ejecutarse sobre el buque, que se considerará como fortuna de mar.

Art. 2o.—El naviero arrendatario responderá al propietario de los créditos que graven el buque con motivo del tráfico marítimo.

Art. 3o.—El arrendatario podrá abandonar el buque arrendado, pero el propietario podrá oponerse al abandono, si cubre los créditos causa del mismo. El propietario mantendrá a salvo sus derechos contra el naviero arrendatario.

Art. 4o.—El arrendamiento de la nave constará por escrito y se inscribirá en el Registro Marítimo.

Art. 5o.—El arrendatario no podrá subarrendar sin consentimiento del arrendador.

Art. 6o.—Vencido el término del contrato, éste se considerará prorrogado por el hecho de que el arrendatario conserve el buque en su poder, si ninguna de las partes notifica a la otra su voluntad de hacer efectiva la terminación.

Art. 7o.—Prescribirán en un año las acciones derivadas del contrato de arrendamiento de buque.

## SECCION SEGUNDA

### Del transporte de personas

Art. 4o.—El transportador tendrá obligación de entregar al pasajero un billete de pasaje donde consten la denominación de la empresa, la fecha de iniciación del viaje y las demás circunstancias esenciales del contrato. Para la identificación de los equipajes se entregará una contraseña.

Art. 5o.—La contravención del artículo anterior por el naviero no perjudicará al pasajero.

Art. 6o.—El porteador responderá por los daños que sufran las personas transportadas y los equipajes.

Art. 7o.—La indemnización por la muerte de una persona será igual al importe de los ingresos provenientes de su trabajo, durante 650 días. Para hacer el cómputo se tomará el promedio de ingresos durante los 12 meses anteriores a la muerte y se considerará como máximo de ingreso diario el décuplo del salario de un marinero de cubierta. Si la víctima no tuviere ingresos o no se probare su monto, la indemnización se calculará tomando como base el salario indicado.

## SECCION TERCERA

### Del transporte de cosas en general

Art. 24.—El contrato de transporte de cosas deberá probarse por escrito y el porteador, por sí o por conducto del capitán, expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

a).—El nombre, domicilio y firma de la empresa transportadora; b).—El nombre y domicilio del cargador, el de la persona a cuya orden se expide el título, o la indicación de ser éste al portador; c).—El número de orden del conocimiento; d).—La especificación de los bienes objeto del transporte con la indicación de su naturaleza, calidad 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 pagar; f).—La mención de los puertos de salida y de destino; g).—El nombre y matrícula del buque si se tratare de

nave designada; h).—Las bases para fijar la indemnización que el fletante debe abonar en caso de pérdida o avería.

Art. 25.—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 hayan de guardarse mientras son embarcadas; c).—El plazo que se fija para el embarque.

Art. 26.—El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, deberá comprender el título mismo, para ser válido.

Art. 27.—Serán a cargo del fletador los daños que resulten por falta de documentos para el tránsito de las mercancías, por inexactitud u omisión de las declaraciones que debía formular por defectos ocultos del embalaje o por vicios ocultos de las mercancías.

Art. 28.—Mientras el consignatario no haya solicitado la entrega de la mercancía, el cargador sólo podrá variar al consignatario si devuelve el título original.

Art. 29.—El cargador podrá rescindir el contrato antes de la salida del buque si devuelve el conocimiento y paga la mitad del flete convenido.

Art. 30.—Si el consignatario rehusare recibir las mercancías, el porteador podrá depositarlas en lugar seguro por cuenta del cargador o, si hubiere expedido conocimiento, del titular del mismo. Podrá el porteador pedir al Juez que autorice la venta por medio de Corredor o de comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrir los créditos del transporte. El remanente, en su caso, se depositará en el Juzgado a disposición del cargador, del destinatario o del titular del conocimiento.

Art. 31.—El porteador será responsable de los daños o averías que sufran los efectos transportados, a menos que pruebe que se debieron a vicio propio de la cosa, a caso fortuito, a negligencia o faltas náuticas del Capitán o de la tripulación, a hechos o instructivos del cargador, del consignatario, o del titular del conocimiento.

Art. 32.—Los daños a que se refiere el artículo anterior, se calcularán de acuerdo con el precio que hubieren tenido las mercancías en el lugar y en el tiempo en que debieran ser entregadas.

Art. 33.—El porteador podrá reducir su responsabilidad proporcionalmente, siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que las tarifas ordinarias y el cargador esté en posibilidad de optar entre una y otra tarifa.

Art. 34.—En todo caso el porteador responderá de su culpa.

Art. 35.—El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario o del titular del conocimiento en el lugar y términos pactados o usuales.

Art. 36.—Si el porteador lo solicitare, la persona autorizada para recibir las mercancías deberá abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, y si se rehusare, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de dolo.

Art. 37.—Las acciones por averías o pérdidas caducarán si dentro de los diez días siguientes a la entrega, no se presenta al porteador la reclamación correspondiente.

Art. 38.—Si el remitente hubiere entregado mercancías que causen un flete superior al que corresponde a los declarados, el porteador sólo responderá del valor declarado, y tendrá derecho a cobrar el flete completo.

Art. 39.—Se presumirá la falta de responsabilidad del porteador:

a).—Si las mercancías se transportaron sobre cubierta con la conformidad escrita del cargador, en caso de que tal forma de transportación no esté autorizada por los usos. b).—En caso de transporte de mercancías peligrosas como explosivos, corrosivos o sustancias inflamables, si su calidad no fue declarada por el cargador.

En este caso, el porteador podrá descargar dichas mercancías al enterarse de su naturaleza, y depositarlas a disposición del cargador, en el lugar que el fletante estime conveniente; c).—Si las cosas se transportaron bajo el cuidado de personas dependientes del cargador.

Art. 40.—Se presumirá perdida la carga que no pueda entregarse dentro de los treinta días siguientes a aquél en que se debió hacer la entrega.

Art. 41.—El porteador no responderá por pérdidas o mermas naturales.

Art. 42.—Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en seis meses, contados a partir del día en que las mercancías deberían ser puestas a disposición del consignatario o del tenedor del conocimiento.

## SUB-SECCION SEGUNDA

### Del Fletamento de buque por entero o por compartimiento

Art. 43.—Salvo pacto en contrario, reglamento o uso local, las mercancías transportadas en buque por entero o en compartimiento completo, serán entregadas al costado del buque.

Art. 44.—El porteador será responsable de los daños que cause su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o sobre el compartimiento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el manifestado es mayor del 20%.

Art. 45.—El término de las estadías, salvo pacto, reglamento local o uso, deberá contarse a partir del momento en que se avise al cargador o al destinatario que la nave estaba lista para ser cargada o descargada.

Art. 46.—El término de las estadías, salvo pacto, reglamento o uso, se determinará por el Capitán del Puerto, teniéndose en cuenta los medios disponibles para la carga o descarga.

Art. 47.—Para la estadías sólo se computarán días laborables y el término se suspenderá cuando las asociaciones de carga o descarga lo impidan por causas no imputables al cargador o al consignatario.

Art. 48.—Transcurrido el término de las Estadías, sin que se haya realizado la carga o la descarga, por culpa del cargador o del destinatario, se concederá un término de sobre-estadía.

Dicho término será igual al número de días laborables que se hayan comprendido en el término de las estadías, y en él se computarán todos los días, inclusive los feriados.

El pago de las sobre-estadías será a cargo de los cargadores o consignatarios que las hubieren ocasionado, y se computará según los usos, y en su defecto será igual al pago que se debiere por las estadías, más un 25%.

Las disposiciones de este artículo cederán ante pacto, reglamento local o uso en contrario.

Art. 49.—Transcurridas las sobre-estadías, el Capitán podrá, salvo pacto, zarpar sin la carga completa u ordenar la descarga de la mercancía que ya se hubiese cargado; o si se tratase de puerto de destino, ordenará la descarga y depósito de los efectos transportados.

En todo caso, podrá el Capitán exigir el pago de los fletes completos, más los daños y perjuicios que se hubiesen causado.

### **Del transporte de cosas determinadas**

Art. 50.—Si se tratare de transporte de cosas determinadas, el porteador podrá transportarlas en cualquier buque, siempre que no se alteren las condiciones de seguridad de la navegación que se desprendan del contrato.

Art. 51.—Si el cargador no entregare la mercancía en los términos usuales o pactados, el buque podrá zarpar y el cargador deberá el flete completo.

### **BIBLIOGRAFIA**

- (1) Malvagni A., op. y vol. cits. pág. 50 y sigts.
- (2) Scialoja, Sistema, cap. I. No. 5.
- (3) Ripert, Droit maritime, 4a. ed. t. II, pág. 296.
- (4) Charny H. Fletamento, pág. 17. B. Aires 1960.
- (5) Ascoli P. Del comercio marítimo de la navegación, trad. de R. O. Fontanarrosa y S. Sentís M. vol. I págs. 648 y sigs. B. Aires 1953.
- (6) Brunetti A. op. y vol. cits. págs. 38.
- (7) Ripert, op. y vol. cits. No. 1346.
- (8) Fernández R., Cód. de Com. comentado, T.6. No. 5 pág. 8. B. Aires 1954.

- (9) **Bonnecase J.** *Der. Com. Mar.* 5a. ed. París 1923, pág. 547 a 555 (Traducción del sustentante).
- (10) **Brunetti A.** *op. y vol. cits.* No. 384.
- (11) **Brunetti A.** *op. y vol. cits.* No. 386.
- (12) **Charny H.** *op. y vol. cits.* pág. 28 y sigs.

## **CAPITULO TERCERO**

**Diversas teorías sobre el C. de fletamento.  
Fletamento "por viaje", "a tiempo", "time-charter".  
Baltimore y Government Form.  
Bibliografía.**

La última doctrina francesa equipara el transporte marítimo al contrato de "fletamento", y para la misma es un "contrato de empresa" (1).

Hace la diferenciación entre ambos contratos Brunetti. El contrato de fletamento, según este autor, pertenece al género "arrendamiento". Cada forma de arrendamiento se sustancia en la puesta a disposición, por el título estrictamente conmutativo y de un modo temporal, de un determinado bien económico, ya sea éste una cosa (*locatio rei*), o una energía personal, considerada en su desarrollo (*locatio operarum*), o una energía personal, considerada en su resultado (*locatio operis*) (2).

En el "fletamento" hay siempre una locación de servicios del fletante (empresa de navegación), sea para transportar las mercaderías del fletador, sea para transportar las de terceros que contratan con el fletador, permaneciendo en el fletante la tenencia del buque y la dirección y la responsabilidad por los viajes o por el tiempo convenidos, aún cuando el fletador pueda dar órdenes al capitán y a la tripulación en relación con el empleo comercial de la nave (3).

En Italia parece haberse discutido más este punto; unos autores reproducen las teorías de los tratadistas franceses, otros, adhiriéndose a la doctrina alemana, separan el "fletamento" como si fuera una "*locatio rei*", consistente en poner el buque a disposición del cargador en condiciones de navegabilidad, por un viaje dado, del "fletamento" como transporte, cuando además implica el traslado de mercancías o de pasajeros a un lugar determinado.

Otra teoría consiste en distinguir la propiedad del buque, su armamento, la explotación de la navegación y la del transporte, como cuatro operaciones distintas: entre el propietario y quien toma el buque para armarlo y equiparlo habrá una "*locatio rei*" con "cesión" de los contratos de ajuste de los tripulantes; si el propietario lo arma y

equipa, conserva la tenencia del buque y se compromete a hacerlo navegar, mediará "un contrato típico de fletamento"; si además el propietario se compromete a transportar personas o cosas, habrá un contrato de "transporte" (4).

En España Gamechogicochea resume su teoría diciendo que hay contrato de "fletamento", cuando se usa total o parcialmente un buque para el transporte de cargamento a granel; y contrato de "transporte", cuando se emplea el buque para el transporte de mercaderías heterogéneas de diversos cargadores (5).

Para Fariña (6) el "fletamento" sería la especie de los contratos de transporte marítimo, los cuales abarcarían además, el transporte de mercaderías sueltas, el de pasajeros, el transporte-remolque, el de correspondencia y paquetes postales, así como también el mixto.

**F l e t a m e n t o "por viaje".**—Puede haber en este contrato obligación por un viaje de ida y vuelta o por un viaje de ida o también por varios viajes sucesivos. Además puede pactarse un fletamento "total" o uno "parcial". Y generalmente se establece la relación contractual por medio de la "póliza de fletamento".

En nuestros días, en que el tráfico marítimo de carga se efectúa normalmente por medio de líneas regulares que reciben mercaderías en sus almacenes, expiden los "Conocimientos", sin designación de buque y transportan los efectos cargados a los puertos de destino; este fletamento por viaje se utiliza frecuentemente con buques "framps", o para cargamento a granel de cereales, minerales, etc., o de ciertos líquidos, en que se necesita la totalidad de las bodegas de un buque o parte determinada del mismo.

En este "fletamento" la empresa permanece en el fletante, lo cual no sucede en el fletamento "a tiempo".

En el "fletamento parcial y en el fletamento a carga general" hay pluralidad de fletadores, pero en el primero con espacios preestablecidos y sin determinación de espacio en el segundo, asumiendo el fletamento únicamente la obligación de transportar la carga.

**Fletamento "a tiempo".** El factor tiempo caracteriza este contrato, pues se toma, ante todo, en cuenta el factor mencionado empleado en la navegación o el tiempo durante el cual la nave debe estar a disposición de

los fletadores. El mismo factor tiempo debe servir para calcular el flete (flete a tiempo) y la duración del contrato (fletamento a tiempo).

Por esta razón pueden encontrarse dos categorías de contratos: los negocios regulados por un flete correspondiente al tiempo empleado en la utilización de la nave; y aquéllos en los cuales el tiempo establece el vencimiento del período de utilización.

El verdadero y propio "fletamento a tiempo" es aquél en el que la duración del contrato se encuentra preestablecida y el flete se pacta por determinado vencimiento (7).

Para Malvagni (8) hay fletamento a tiempo, cuando el fletante, mediante el pago de un precio determinado, pone el buque por entero a disposición del fletador, en perfectas condiciones de navegabilidad, armado y tripulado, por un tiempo convenido, durante el cual el primero conservará la tenencia del buque y el segundo dará al capitán órdenes e instrucciones para los viajes a realizar en el tiempo convenido y contribuirá a los gastos de explotación, según las condiciones del contrato.

**F l e t a m e n t o "time-charter".**—Muchos autores asimilan este contrato al fletamento a tiempo. Sin embargo puede aparecer como "fletamento", en el sentido de "arrendamiento de servicios" o simplemente como "arrendamiento de cosa". Fue conocido este contrato hace mucho tiempo por Inglaterra y se extendió a otros países en tiempo de la primera guerra mundial con motivo de la gran demanda de bodegas y del alza constante de los fletes. Aunque en la actualidad es poco usado y ha sufrido modificaciones, continúa siendo un contrato de interés en el comercio marítimo.

Scialoja empero no está de acuerdo en considerar siempre este contrato como "fletamento", fundándose en los siguientes conceptos: a) la dotación del buque bajo la dependencia directa del armador (quien puede ser o no ser propietario); b) el empleo del buque en uno o más viajes. El armador debe ser el jefe de la empresa, responsable de las personas que actúan bajo su dependencia, aunque no hayan sido designados por él; y c) que el buque debe ser empleado en viajes que se hagan por cuenta y en interés del armador. Llega a la conclusión de que "no es armador o deja de serlo el que equipa un buque para ceder a otro su explotación ni tampoco basta la explotación de

una empresa de armamento, separada de la empresa de navegación, para atribuir la condición de armador" (9).

En el "time-charter" pueden distinguirse dos formas: el time charter tradicional, en el que el armador pone a disposición del charterer el buque armado y pertrechado, con su capitán y tripulación, para que efectúe el transporte por su cuenta o por cuenta ajena (la empresa de armamento queda en manos del propietario y la empresa de transporte en manos del charterer). La otra forma, que puede considerarse como "time-charter moderno", es aquélla en que ambas empresas permanecen en el fletante, pero el fletador tiene derecho a dar órdenes relativas a la ejecución del transporte.

Así pues, deben distinguirse dos formas de time-charter: fletamiento arrendamiento y fletamiento transporte (10).

El primero es poco usado en la actualidad. Sus formas más conocidas en nuestros días son los denominados "Baltimé" y "Government Form".

El Baltimé fue preparado por la Baltic and International Maritime Conference. Fue aprobado por la Conferencia en 1909 y enmendado en 1911 - 1912 - 1920 - y 1939. El Government Form fue aprobado por la New York Produce Exchange en 1913 y enmendado en 1921 y 1931. Los Códigos de comercio holandés y de la Navegación de Italia han tomado en consideración las características de estos contratos.

En ambos casos se considera al fletante como empresario del transporte, aún en los casos en que el capitán y la tripulación por él designados, sean pagados por el fletador. El capitán puede estar a las órdenes del fletador en cuanto a la utilización de la nave en sentido económico, pero el fletador no tiene el uso y disfrute del buque, como sucede en el "time-charter arrendamiento".

N. B.—El Código de comercio argentino no ha considerado ni el fletamiento a tiempo, ni el time-charter, ya que únicamente se refiere al fletamiento por viaje, total o parcial y al fletamiento a carga general, impropriamente llamado "fletamiento".

Afirma Malvagni (11) que el contrato de transporte de carga general, llamado impropriamente fletamiento a carga general, se encuentra contemplado como contrato de transporte, pero no en buques de

líneas regulares (transporte marítimo de cosas determinadas), la más moderna forma de transporte por mar. Y éste es conocido en los usos de otros países, con el nombre de affretement a la cueillete en Francia, a coletta en Italia, y en inglés se le conoce como carriage in a general ship.

Afirma Ripert que este contrato había desaparecido con el establecimiento de líneas regulares de navegación y que ha reaparecido en los fletamentos concluidos por buques de tráficos irregulares, llamados "tramps", formas de transportes en los cuales el buque no zarpa hasta haberse embarcado la carga y debe esperar en el puerto de destino a que los receptores la desembarquen (12).

El artículo 1019 del Código de comercio argentino agrega el instrumento mediante el cual se formaliza el contrato de "fletamento a carga general" es el Conocimiento.

No está por demás tener aquí presente que varios autores, entre los que se cuentan Asquini, Valeri, Bruschetini, Bonnacase, Danjon y Ripert, se oponen a la distinción entre contrato de "fletamento" y contrato de "transporte marítimo" (13).

## BIBLIOGRAFIA

- (1) Ripert G., op. y vol. cit. Nos. 1341 y 1342.
- (2) Brunetti A., op. y vol. cit. No. 383.
- (3) Charny H., op. cit. pág. 31 y sigs.
- (4) Malvagni A., op. y vol. cit. pág. 52 y 53.
- (5) Gamechogoicochea y Alegría F. Trat. de der. marít. esp. Bilbao 1948.
- (6) Fariña, op. cit. vol. II. Nos. 366 a 368.
- (7) Brunetti A., op. y vol. cit. No. 386.
- (8) Malvagni A., op. cit. No. 32.
- (9) Scialoja A., op. y vol. cit. págs. 287 y 288.
- (10) Brunetti A., op. cit. Nos. 388 y 389.
- (11) Malvagni A., op. cit. No. 192.
- (12) Ripert G., op. y vol. cit. No. 1369.
- (13) Brunetti A., op. y vol. cit. No. 384.

## **CAPITULO CUARTO**

**Subfletamento.**

**Cesión del C. de fletamento.**

**Contrato de pasaje.**

**Convención Internacional para la seguridad  
de la vida humana en el mar.**

**Bibliografía.**

El fletador de un buque por entero, que por alguna circunstancia no se encuentra en condiciones de cargar la totalidad del buque, puede fletar a otros cargadores la capacidad sobrante de bodegas.

Por consecuencia, para la doctrina que considera el "fletamento" como contrato de locación de cosa, o como un contrato mixto de "locación de cosa y de industria", el subfletamento era considerado como una "sublocación".

Ripert sostiene que, si se analiza el "fletamento" como un contrato de transporte, la idea de sublocación, debe ser sustituida por la de "cesión parcial" del beneficio del contrato concluido (1).

Así pues, hay que tomar en cuenta, como lo hacen Brunetti y Malvagni, el contrato que precede al "subfletamento", ya que este último necesita de la existencia de otro contrato anterior entre subfletador y quien ha puesto a su disposición el buque. Siendo el contrato principal "locación de buque", su uso y disfrute, al explotarlo para transportar mercaderías de terceros, los contratos que concluye con los mismos, son contratos de transporte, pero, tratándose de "fletamento por viaje, a tiempo o carga general" el locatario en cada caso, será el fletante y quienes contratan con este fletante, serán fletadores.

Siendo el contrato principal un "fletamento a viaje", existe una obligación del fletante, que es la de transportar; debe cumplir con él o los viajes convenidos en las condiciones convenidas. Esta obligación del fletante subsiste, no obstante el subfletamento, de tal manera que lo que el fletador promete al nuevo subfletador, no es su propio hacer, cuyo resultado sería el transporte, sino el hacer del fletante.

Malvagni afirma que el fletador, al contratar con el subfletador, se obliga con éste en la misma medida y extensión con que el fletante se ha obligado hacia él, con la particularidad de que las obligaciones pertinentes deben ser ejecutadas por el fletante. Al otorgar el fletante los "conocimientos" al subfletador, lo reconoce como deudor de tales

obligaciones, sin exonerar de ellas al fletador, por lo que viene a tener dos deudores de la manera que el subfletador también tiene dos deudores de las obligaciones contraídas a su favor: el fletante y el subfletante (2).

Sostiene Brunetti que no es posible adoptar la estructura del contrato de "fletamento" a las reglas de la cesión. Pues dice que se trata de un contrato en el que domina el "intuitus personae" y, aún siendo cesibles en general los derechos particulares, no es cesible la posición de contratante, en cuanto de la misma dependen obligaciones esenciales relacionadas con la persona. Mientras que en la cesión es concebible sólo en relación a los créditos, por lo que una vez efectuada, el cesionario subentra en lugar del acreedor originario (que deja de ser tal), en la cesión del fletamento implica la transmisión al cesionario de las obligaciones inherentes a la posición del fletador; o sea, una novación objetiva con liberación del deudor precedente. Concluye que sólo es cesible en el caso de que el contrato de fletamento la autorice, dejando inalterada la posición del contrato original (3).

En cambio Ripert (4) y Danjon (5) sostienen la cesibilidad del contrato de "fletamento" y niegan que éste tenga el carácter de "intuitus personae". De esta misma opinión es Malvagni, quien sostiene que el derecho reconocido al fletador de ceder el contrato de fletamento, no implica imponer al fletante un nuevo fletador, en sustitución del primero, si no ha dado su consentimiento. Si tal consentimiento se otorga en el contrato o si los conocimientos se otorgan a nombre del nuevo fletador, se producirá la sustitución normal de un deudor por otro. Y, en ausencia del consentimiento se repite la situación del "subfletamento", conservando el fletante sus derechos frente al fletador y pudiendo el cesionario llegar a ser responsable de las obligaciones contractuales con la carga que embarque, por razón de los créditos privilegiados sobre la carga.

En relación con el "fletamento a tiempo", hay que tener presente que, tratándose de los contratos típicos de time-charter citados con anterioridad (Baltimé y Government Form), se incluye una cláusula, en la cual se faculta a los charteadores a subfletar el buque, dando previo aviso al fletante, pero manteniendo en todos los casos la responsabilidad del fletador original ante el fletante para la normal ejecución del contrato. También hay que tener presente que estos contratos típi-

cos del time-charter moderno corresponden a la figura del fletamento-transporte, porque en este último el fletador actúa por sí, asumiendo las empresas tanto de armamento como de transporte.

**CONTRATO DE PASAJE.**—Este contrato es un contrato de transporte de personas, especie del género contrato de transporte en general, que se rige por normas propias, y al cual no son aplicables, por su distinta naturaleza, las disposiciones relativas al contrato de transporte de cosas.

Los Estados se han preocupado, no solamente de impedir la explotación del viajero por parte de las compañías de navegación, sino también de velar por su vida y seguridad, imponiendo una serie de requisitos técnicos para la construcción de buques destinados a transportar pasajeros.

A raíz de la catástrofe del "Titanic" ocurrida en 1913, se aprobó, con este fin, la "Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar", en Londres el año de 1914, la cual fracasó a causa de la primera guerra mundial. En el año 1929 y también en Londres, después del naufragio del "Príncipepsa Matilda", donde pereció gran cantidad de pasajeros, se aprobó una Convención que fue ratificada por la mayoría de las naciones, habiendo sido sustituida en 1948 por otra que está en vigor para México con fecha 28 de diciembre de 1961, fecha en que se publicó en el Diario Oficial, habiéndose efectuado el depósito de dicho instrumento el 4 de enero de 1962 y promulgado según Decreto de 4 de enero de 1962, publicado en el Diario Oficial el 6 de enero de 1962. Y fue ratificada o aceptada por Gran Bretaña, Nueva Zelanda, Estados Unidos, Francia, (y Territorios de ultramar), Holanda, Suecia, Noruega, África del Sur, Islandia, Portugal, Canadá, Pakistán, Dinamarca, Yugoestavia, Italia, Bélgica, así como también por Argentina, Australia, Brasil, Burma, Camerún, Canadá, Rep. Central Africana, Chad, Chile, Colombia, Rep. Dominicana, Congo (Vrazzadille), Cuba, Checoslovaquia, Daohmey, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Finlandia, Rep. Fed. Alemana, Grecia, Bulgaria, Haití, Gabón, Ghana, Guinea, Hungría, India, Irak, Israel, Irlanda, Islandia, Costa de Marfil, Corea, Kuwait, Japón, Liberia, México, Fed. de Malalla, Madagascar, Mau Mauritania, Mónaco, Marruecos, Antillas Holandesas, Nicaragua, Níger, Panamá, Perú, Filipinas, Provincias Portugue-

sas de ultramar: Cabo Verde, Guinea, S. Tome y Príncipe; Angola, Mosaambique, Estado de India, Makao y Timor, Rumania, Senegal Somalia, España, Colonias Españolas, Suiza, Togo, Turquía, Rau (Egipto), U.R.S.S., Hong Kong, Singapur, Puerto Rico, Alta Volta, Uruguay, Venezuela, Viet-nam.

Además existe otra Convención de la misma naturaleza que la anterior, que fue aceptada por Haití, Noruega, Francia, Viet-nam Ghana, Perú, Rep. de Malgache, Estados Unidos y se encuentra en trámite constitucional en México.

La Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de fecha 10 de junio de 1948 es aplicable, porque se previno para ello que fuera ratificada por quince países, cuatro de ellos con flotas de un millón de toneladas, y ha sobrepasado con mucho esta ratificación (6).

Sin embargo, tratándose del Contrato de pasaje, puede haber dos o más contratos, cada uno regido por sus normas propias, por ejemplo cuando una persona abona el precio de su pasaje, sin derecho a camarote o a alimentos, pero que puede alquilar un camarote a bordo o adquirir sus alimentos, según su voluntad.

Este contrato es un contrato "consensual" y puede estar sujeto a alguna condición resolutoria, pero tratándose de buques de línea, el transporte de pasajeros participa de la naturaleza de los servicios públicos y, por tanto, sujeto a las leyes generales de Vías de Comunicación y Transporte.

## BIBLIOGRAFIA

- (1) Ripert G., op. y vol. cit. No. 1370.
- (2) Malvagni A., op. y vol. cit. No. 29.
- (3) Brunetti A., op. y vol. cit. No. 306.
- (4) Ripert G., op. y vol. cit. No. 1370.
- (5) Danjon, Der. Mar. París 1926.
- (6) Malvagni A., op. cit. pág. 748 y sig.

## CAPITULO QUINTO

**Póliza de fletamento.**

**Conocimiento.**

**Derechos y Obligaciones del Fletador y del Fletante.**

**Bibliografía.**

En la actualidad se utiliza la "póliza" en los cargamentos a granel, de carbón y otros productos, hechos en un buque tramp; en cambio el "conocimiento" se utiliza en el transporte de cosas determinadas (1).

El contrato de "fletamento de un buque, en todo o en parte, para uno o más viajes, debe probarse por medio de la póliza". Cuando el capitán recibe para transportar efectos de cuantos se le presentan, debe probarse por medio del "conocimiento, que debe ser firmado por el capitán y el cargador". Y el artículo 1027 del Código de Comercio Argentino dice que, si se recibe el cargamento sin haberse extendido la "póliza", se considera celebrado el fletamento con arreglo a lo que resulte del "conocimiento".

Brunetti señala tres sistemas o tendencias respecto a la escritura para el "contrato de fletamento":

1) En el derecho francés la escritura con determinados requisitos se declara necesaria, pero su omisión no da lugar a la nulidad del contrato (es necesaria "ad probationem" mas no "ad solemnitatem").

2) En el derecho anglosajón no se exige formalidad alguna.

3) La escritura no es indispensable, pero las partes tienen derecho a exigirla, según el sistema alemán, seguido por Escocia, Finlandia, Holanda y Japón (2).

Requisitos que debe llenar la Póliza de fletamento:

1) Nombre del buque, su porte, nación a que pertenece, puerto de su matrícula y nombre y domicilio del capitán.

2) Nombres del fletante y del fletador y sus respectivos domicilios; nombre y domicilio de la persona por cuya cuenta se hace, en caso de haber comisión.

3) Designación del viaje, si es redondo o al mes, para uno o más viajes, sencillos o redondos; si el buque se fleta en todo o en parte.

4) Clase y cantidad de carga que el buque debe recibir (peso y medida), por cuenta de quien será conducida a bordo y descargada.

5) Días convenidos para la carga y descarga, las estadías y sobre-estadías que pasados aquéllos habrán de contarse.

6) Flete que haya de pagarse.

7) Forma, tiempo y lugar en que ha de pagarse el flete, lo que haya de darse al capitán por capa o gratificación y las estadías y sobreestadías.

8) Si se reservan algunos lugares, además de los necesarios para el personal y material de servicio.

9) Todas las demás estipulaciones especiales que convengan las partes.

Sin embargo, de los anteriores requisitos, son esenciales:

1) El nombre de los contratantes; 2) el nombre de la nave; 3) la indicación del flete; 4) las indicaciones de las principales condiciones del contrato; 5) la fecha.

"Conocimiento" es la prueba de la entrega de la mercancía, y sólo en forma excepcional (tratándose de fletamento a carga general), suple a la "póliza de fletamento".

En la moderna práctica y concepción del transporte marítimo, los "conocimientos" han adquirido una importancia especial, puesto que en ellos se imprimen las obligaciones de las partes contratantes, aparte de ser "un título de crédito". El artículo 1026 del Código antes citado, en su última parte, señala que EL CONOCIMIENTO SUPLE A LA POLIZA, PERO LA POLIZA NO SUPLE AL CONOCIMIENTO. Además, recibido el cargamento sin haberse extendido la respectiva póliza, se entenderá celebrado el fletamento con arreglo a lo que resulte del "conocimiento" (art. 1027 del Cód. cit.).

La "póliza" valdrá como instrumento público, si ha sido hecha con intervención de corredor marítimo, por escribano que de le de haber sido otorgada en su presencia y la de dos testigos que suscriban, aunque no esté protocolizada. La póliza que no estuviera en la forma referida obligará a los interesados, siempre que reconozcan ser suyas las firmas puestas en ella; pero no da derecho contra tercero, sino

concurriendo las circunstancias establecidas en el Código Civil (art. 1021 del Cód. cit). Una vez firmada la póliza de fletamento, subsiste aunque el buque pase a tener poseedor, y los nuevos propietarios tienen la obligación de cumplirla (art. 1024 del Cód. citado).

#### Obligaciones y Derechos del Fletante.

(Antes de iniciar el viaje). Tiene obligación de poner a disposición del fletador el buque fletado; dejar el buque a disposición del fletador o cargador durante cierto tiempo, para que pueda cargar las mercancías (los franceses le llaman a este tiempo "estadías"); no se debe ninguna compensación por este tiempo, estando prescrito en la ley. Por ello, afirman Lyon Caen et Renault, que la gratuidad se halla en la esencia de dicho plazo (3) pero, no obstante, nada se opone a que las partes pacten convencionalmente una compensación.

(Durante el viaje). El fletante tiene a su cuidado la custodia de la carga, y debe observarse la ruta y escalas establecidas en el "conocimiento". Sin embargo, hay circunstancias en que la desviación es razonable (para el salvamento de vidas humanas, por accidente de mar o para la seguridad de la nave o de la carga) aun cuando importe una violación del contrato.

(Al terminar el viaje). La principal obligación del fletante se refiere a la entrega del cargamento a sus destinatarios. En cuanto a la descarga y gastos que ella origina, la solución depende del modo en que se haya pactado; si se hizo con cláusula "franco a bordo", la entrega de la mercancía se hace a bordo y es al receptor a quien corresponde descargarla; si se pactó "franco bordo", la descarga es por cuenta del buque, al igual que los riesgos. La entrega de las mercancías al receptor señala el momento en que cesa la responsabilidad del transportador. Suscitándose dificultades sobre la descarga, puede el juez autorizar el depósito de los efectos, quedando a salvo el derecho que al fletante corresponde sobre ellos (art. 1083 del Cód. cit.).

#### Obligaciones y Derechos del Fletador.

Aunque la obligación principal del fletador, derivada del contrato de "fletamento", es la relativa al "flete", por cuanto éste constituye un elemento esencial de aquél no menor importante es la obligación de proporcionar el cargamento, en las cantidades y calidades pactadas.

Así como el fletante está obligado a tener el buque pronto para recibir la carga, el fletador debe efectuarla en el término estipulado en la "póliza de fletamento" o a falta de un plazo fijado en la póliza, en el término usual en el puerto de carga. La carga debe comenzar en el tiempo establecido en el contrato. Y, en caso de no haberse previsto, el plazo de carga corre desde el día en que el capitán avisa al fletador o cargador que está pronto para recibirla, pudiendo, en caso de incumplimiento, rescindir el contrato y exigir la mitad del flete estipulado y de la gratificación, estadías y sobreestadías, o bien emprender el viaje sin la carga y, una vez finalizado el mismo, exigir el flete por entero y la gratificación, etc. En caso de incumplimiento parcial, por haberse cargado en el tiempo estipulado solamente parte de la mercancía, no habiéndose pactado indemnización en la póliza, el fletante podrá proceder a la descarga por cuenta del fletador y exigir la mitad del flete, o emprender el viaje con la parte de carga que tuviera a bordo, para reclamar el flete íntegro en el puerto de su destino, así como la gratificación, estadías y sobreestadías que se debieran cubrir.

Flete es "la compensación en dinero que se paga al armador por la utilización temporal de la nave o por el transporte de las mercancías" (4).

Entiéndese por derecho de capa, la gratificación que se le da al capitán por su intervención en la carga y descarga de las mercancías que se efectúa, y de acuerdo con los usos de los puertos.

El flete se establece convencionalmente y debe constar en la "póliza de fletamento", así como en el "conocimiento". Los accesorios del "flete" (derecho decapa, pequeñas averías, etc.), participan de la naturaleza del flete y siguen la suerte del principal.

#### Casos de liberación del pago de flete.

No se debe el "flete" de los efectos que se hubieran perdido por naufragio o varamiento, ni de los que fueron presa de piratas o enemigos; y, si se hubiera pagado por adelantado, habrá lugar a repetirlo, no habiendo estipulación en contrario (art. 1087 del Cód. cit.). El artículo 1102 del citado Código contempla la situación de un buque detenido en el curso de su viaje, por orden de alguna potencia, en cuyo caso no se debe ningún flete por el tiempo de la detención; si el "fletamento" ha sido ajustado por meses, ni aumentado de flete, si ha sido ajustado

por viaje. La norma corresponde a la del artículo 300 del Código francés que, según Ripert (5), ya existía en la Ordenanza de 1681 (6).

## BIBLIOGRAFIA

- (1) Charny H., op. cit. pág. 57.
- (2) Brunetti A., op. cit. No. 404.
- (3) Lyon Caen et Renault, *Trat. de Der. comercial*, t.V. Paris 1935.
- (4) Charny H., op. cit.
- (5) Ripert G., op. y vol. cits. No. 1644.
- (6) Charny H., op. cit. pág. 100.

## **CAPITULO SEXTO**

**Conflicto de Leyes:**

**Sistema francés:**

**Sistema alemán:**

**Sistema inglés:**

**Nuestro sistema.**

En materia de "fletamento" y de transportes por agua adquiere, en general, gran importancia el problema de la ley aplicable. Se trata de contratos celebrados, casi siempre, entre personas de diferente nacionalidad o donde el transportador o fletante pertenece a un país distinto al del cargador (fletador), o del consignatario de la carga.

Sin embargo, numerosas causas, dice Ripert (op. y vol. cit. No. 1427), vienen a atenuar la frecuencia de los conflictos, entre otras, el amplio campo de acción de la autonomía de la voluntad en el "contrato de fletamento", la obligación legal de su redacción por escrito, la práctica marítima de los "conocimientos" con numerosas cláusulas impresas, así como cierta semejanza entre las diversas legislaciones.

En la práctica son pocos los conflictos, en relación con los contratos que se celebran, en virtud de las previsiones contractuales, tendientes a determinar la ley aplicable en consonancia con las soluciones jurisprudenciales, en cada caso. Pero, como hace notar Malvagni (op. cit. pág. 674), ninguno de estos sistemas constituye una garantía que proporcione a los interesados una plena seguridad, ya que dos reglas de derecho internacional privado de países distintos pueden estar en conflicto y porque su aplicabilidad puede fracasar, si el juez avocado al conflicto de que se trata considera que lesiona principios de interés público.

Los sistemas en relación con la ley aplicable, son los siguientes:

a) El francés. Este sistema aplica la ley del país donde se concluye el contrato; lo siguen Portugal, Bélgica y Estados Unidos, con reserva de numerosas reglas consideradas de orden público.

b) El alemán es el que aplica la ley del país donde tiene ejecución el contrato. Lo han adoptado Grecia, Chile, Brasil y Argentina.

c) El inglés, que aplica la ley del pabellón (law of flag). Este sistema es seguido por Italia y Holanda, salvo convenio en contrario.

El sistema inglés es el más práctico y el mejor para Ripert (op. cit. No. 1432), porque es muy natural que los cargadores se sometan, de ordinario, a la ley del transportador, ya que el pabellón del navío es conocido, mientras que la nacionalidad de los cargadores puede ser incierta, y además tiene la ventaja de aplicar la misma ley a todos los fletamentos concluidos por el mismo buque.

Para Malvagni (op. cit. pág. 689) influyen muchas veces, más que razones jurídicas, finalidades políticas, en la adaptación de una regla de derecho internacional privado.

La aplicación de la "ley del pabellón" conviene a Inglaterra, porque con su gran tonelaje de marina mercante, extiende su ley, favorable también a los armadores, por todo el orbe; en cambio la "lex loci executionis" (que sigue Alemania), protege los intereses de los países con poca o ninguna marina mercante, y parece más equitativa.

En México seguimos el sistema que han adoptado nuestros primos, los Estados Unidos, o sea el sistema francés, ajustándonos a los Convenios Internacionales y a la Ley sobre transporte de mercancías por mar de fecha 16 de abril de 1936, que es de Estados Unidos, la cual contiene, en general cláusulas relativas a los derechos y las obligaciones de las partes que intervienen en el contrato de fletamento y establece como responsabilidad del fletante el valor de las mercancías, declarado en el contrato, y, a falta de mención del precio, la cantidad de quinientos dólares o su equivalente, por cada bulto que se pierda.

(Ver apéndice página 103.)

## **CAPITULO SEPTIMO**

**Nuestras leyes mexicanas y nuestra doctrina.  
Proyecto del Nuevo Cód. de Com.  
Proyecto de Cód. Mar. Uniforme  
para los Países Centroamericanos  
Bibliografía.**

El contrato de "fletamento" es un contrato de prestación de servicios. El buque se arrienda sólo cuando el cargador pone su tripulación, de lo contrario no es contrato de arrendamiento.

Es notorio que el contrato de arrendamiento de buque confiere al arrendatario el derecho de abandono; la ley no lo dice expresamente, porque no regula el arrendamiento del buque, pero hay un artículo en nuestro Código de Comercio que dice que el naviero puede abandonar el buque para salvar su responsabilidad. "También recae sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero a que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá salvarse de ella haciendo abandono de la nave con todas sus pertenencias y los fletes que haya devengado en el viaje, a no ser que sea al mismo tiempo capitán o sólo copartícipe en la propiedad, pues en el primer caso no podrá hacer el abandono, y en el segundo, a pesar de él, será responsable en la proporción de la parte que tenga en el dominio de la nave". (art. 672).

Hay tres clases de "fletamento":

Fletamento-arrendamiento, cuando el naviero o fletante pone a favor del fletador o cargador, parte o todo el buque.

Fletamento-transporte, cuando se entrega al naviero un bulto.

Fletamento-pasaje, cuando es objeto del transporte la misma persona del cargador, y generalmente va incluido en el precio del pasaje el precio de la comida u hospedaje.

En realidad, el "fletamento-arrendamiento" es menos complicado que los otros contratos de fletamento, porque la obligación del naviero puede quedar reducida a poner a disposición del cargador un lugar para que lo cargue y, llegada la hora de salida, entonces el cargador tiene que pagar el flete, aún sin haber utilizado el buque.

El naviero tiene obligación de transportar las cosas que se le encarguen para su destino. La ley quiere que el contrato de "fletamen-

to" se consigne en un documento probatorio del contrato, llamado "póliza de fletamento", no obstante que no es un contrato solemne, pero en caso de no existir la "póliza de fletamento" puede probarse por otros medios.

En un tiempo se fletaban los buques enteros, pero ahora, generalmente, se realiza el transporte llevando y entregando un bulto, pero no se acostumbra dar la "póliza" sino que se extiende simplemente el "conocimiento de embarque", aunque en la actualidad este conocimiento ha evolucionado y, en la práctica, no necesita de los requisitos que el Código señala.

Hay títulos representativos de mercancías, de manera que no es posible disponer de las mercancías sino por medio del título, el cual puede ser al portador, y para vender la mercancía es necesario entregar el título mismo. "Los títulos representativos de mercancías atribuyen a su poseedor legítimo el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellos se mencionen. La reivindicación de las mercancías representadas por los títulos a que este artículo se refiere,, sólo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo, conforme a las normas aplicables al caso". (art. 19 LGTOG).

El primer título representativo conocido es el "conocimiento de embarque", título de crédito representativo, que incorpora el derecho de disponer de las mercancías por él amparadas; título que, en su aspecto general, está regido por la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y, en lo particular, por lo que en el Código de Comercio se establece para el "conocimiento", en tanto no sea contrario a los principios establecidos por la citada ley. "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, pudiendo el cargador pedir la descarga a costa del capitán si éste no lo suscribiere, y en todo caso los daños y perjuicios que por ello le sobrevinieren" (última parte del artículo 781 del Cód. de comercio). "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" (art. 784 Cód. de comercio).

Después de la segunda guerra mundial hubo necesidad de enviar carga a los países europeos y entonces empezó a acostumbrarse a ne-

gociar con el título representativo de las mercancías y entonces los Bancos empezaron a tomar un "conocimiento" que está integrado sólo con la entrega de la mercancía, tipo de "conocimiento" no de embarque, sino a manera de constancia de recibo de las mercancías, el cual fue inventado por los comerciantes. (Esta es Jurisprudencia americana, y una ley de Nueva Zelandia fue la primera en reconocer esta doctrina).

En la práctica, no es necesario que el capitán firme el "conocimiento" sino quien recibe la mercancía en representación del transportador. (El Banco y el Capitán han sido intercambiables en el moderno Derecho Marítimo).

El Código de Comercio (art. 744 a 762) se ocupa de los derechos y obligaciones del fletante y del fletador. Pero, en términos generales, el fletante se obliga a transportar la mercancía de un puerto a otro y el fletador a pagar el precio del servicio, el cual recibe el nombre de flete. El fletador tiene obligación de poner la carga en el lugar convenido; el fletante deberá expedir el "conocimiento de embarque" y cuidar el buen manejo y conservación de la mercancía. Generalmente la mercancía va asegurada, sin embargo esto no quita responsabilidad al fletante, quien responde ante el fletador del buen manejo de la mercancía y de su segura conducción hasta su destino. Este contrato generalmente se conoce por medio del "conocimiento de embarque" (título representativo), y puede circular la mercancía mediante la transmisión del título.

El Código señala (art. 763, 764 y 765) como causas de rescisión del contrato de "fletamento", unas a petición del fletador, otras a petición del fletante y otras independientes de la voluntad o de la culpa de ambos y que ocurrieran antes de hacerse a la mar el buque.

En cuanto al "fletamento de pasaje", puede decirse que se lleva a cabo por medio de la compra de un boleto, pudiendo llevar el pasajero su equipaje, y "el pasajero será reputado cargador en cuanto a los efectos que lleve a bordo, y el capitán no responderá de lo que aquél conserve bajo su inmediata y peculiar custodia, a no ser que el daño provenga de hecho del capitán o de la tripulación" (art. 778 del Cód. de com.); "no habiendo pacto en contrario, se supondrá comprendida en el precio del pasaje la manutención de los pasajeros du-

rante el viaje; pero si fuese de cuenta de éstos, el capitán tendrá obligación, en caso de necesidad, de suministrarles los víveres precisos para su sustento por un precio razonable" (art. 777 del mismo Cód.). Se puede pactar el transporte con o sin camarote, pareciéndose, en el primer caso, al contrato de arrendamiento (1).

En cuanto al "conocimiento de embarque", el Maestro Dr. Raúl Cervantes Ahumada (2), dice que suele afirmarse que data de la época medieval; pero, para nuestra historia, es importante anotar que se reglamentó en las Ordenanzas de Bilbao, que datan de 1737, y que rigieron en nuestro país desde la época colonial hasta fines del siglo XIX. En las Ordenanzas se lee: "El conocimiento es una obligación particular que un capitán o maestro de navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas para llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que se expresare en el conocimiento, o a su orden o a la del cargador, por flete concertado antes de cargarse". Se previene, además, en las Ordenanzas, que la entrega de las mercancías se hará previa restitución del conocimiento al capitán, y que las entregas parciales se anotarán y firmarán "a espaldas del conocimiento".

En la actualidad, ni el nombre del buque, ni el del capitán son esenciales para el conocimiento, ni es requisito básico que se extienda éste después de embarcadas las mercancías.

El art. 783 del vigente Código de Comercio agrega que el adquirente del conocimiento, por entrega material, si es al portador, o por endoso, si es a la orden, "adquirirá sobre las mercancías expresadas en él todos los derechos y acciones del cedente o del endosante". Encontramos aquí el carácter representativo del conocimiento, y la disposición (que hoy se consideraría impropia si se le conjugara con la autonomía de los derechos incorporados en los títulos de crédito) debe considerarse completada con lo que la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito dispone para los títulos representativos (art. 19 y 20).

El Código actual distingue el conocimiento de embarque del derecho marítimo de la carta de porte del transporte terrestre y del conocimiento del transporte aéreo. A la carta de porte no le atribuye la categoría de título representativo y el conocimiento aéreo carece de reglamentación específica.

En el Proyecto para el Nuevo Código de Comercio se da al transporte un tratamiento unitario, con derivaciones específicas para cada una de las tres clases importantes: terrestre, aéreo y marítimo. Para todos éstos se instituye un título al que indistintamente se denomina "conocimiento o carta de porte". Los conocimientos que expidan las empresas concesionarias de servicios de transporte tendrán, según el proyecto, la consideración de títulos de crédito representativo de las mercancías objeto del transporte. Además, expresamente se reglamenta el conocimiento "recibido para embarque". Todo lo cual contribuye al mejoramiento de la legislación y está más de acuerdo con la práctica moderna.

El Código de Comercio vigente exige que las mercancías estén embarcadas, para la expedición del conocimiento. Pero las necesidades de la práctica, con la necesidad de obtener con prontitud los documentos para su negociación; la entrega de las mercancías previamente a la llegada de los barcos; el establecimiento de las grandes líneas de navegación; la intercambiabilidad de los barcos; el transporte mixto, etc., hicieron que se viniera estableciendo la práctica de que los cargadores entregaran a la empresa transportadora sus mercancías antes de la llegada a puerto del buque en que serían transportadas, y que para los transportes mixtos se extendiera un solo "conocimiento", el llamado "conocimiento directo". Al recibir las mercancías, la empresa transportadora expide el "conocimiento", con la anotación de haber sido las mercancías "recibidas para embarque". Este tipo de conocimiento nació con motivo de las grandes exportaciones de algodón norteamericano.

El conocimiento "recibido para embarque" es ahora admitido por las legislaciones más modernas. La International Law Association aprobó un reglamento para el título en la Conferencia de La Haya de 1921 y en 1924 en Bruselas se suscribió un convenio internacional en el que se aprueban las Reglas de La Haya.

Recientemente las Naciones Unidas han elaborado un Proyecto de Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos, en el que se perfila el "conocimiento de embarque" como título representativo de mercancías y admite el "conocimiento recibido para embarque".

El contrato de transporte deberá probarse por escrito y si el car-

gador 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 expida el título, o la indicación de ser éste el portador;
- 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 en casos de pérdida o averías. (art. 22).

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. (art. 24).

Si las mercancías hubieran 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, y
- c) El plazo para el embarque. (art. 23 del cit. Proyecto).

El conocimiento es, pues, un título representativo, que incorpora el derecho de disposición de las mercancías amparadas por él. Quien posea el título, será el poseedor legítimo de las mercancías, y "el secuestro o cualesquiera otros vínculos sobre el derecho consignado en

el título, o sobre las mercancías por él amparadas, no surtirán efecto si no comprenden el título mismo" (art. 20 LGTOC).

### BIBLIOGRAFIA

- (1) Cervantes Ahumada R. Apuntes de Der. Mar. tomados en clase 1961.
- (2) Cervantes Ahumada R. Tit. y Op. de Créd. Ed. III. México, D. F. 1961. Págs. 185 a 189.

## CAPITULO OCTAVO

### **Conclusiones**

PRIMERA.—El contrato de "fletamento" generalmente ha estado reglamentado por ordenaciones jurídicas inaplicables; pero afortunadamente cada día se orienta más hacia la solución de los problemas contemporáneos.

SEGUNDA.—El contrato de "fletamento" es un contrato de prestación de servicios.

TERCERA.—El contrato relativo al transporte de personas no debe llamarse contrato de "fletamento" sino contrato de pasaje, y sujetarse a las leyes respectivas, que den mayor seguridad y garantías a los pasajeros, siguiendo siempre los usos, costumbres y Tratados Internacionales.

CUARTA.—El "conocimiento" es un título de crédito, representativo de mercancías, que incorpora el derecho de disponer de las mercancías amparadas por él.

QUINTA.—El Subfletamento y la Cesión del contrato de fletamento será válido únicamente cuando se estipule en el contrato de "fletamento". El contrato de pasaje no debe ser transferible, salvo pacto o uso, y sujetándose a las condiciones señaladas en los mismos contratos.

SEXTA.—El contrato de "fletamento" es un contrato: bilateral, consensual, conmutativo, oneroso, principal y de tracto sucesivo.

## APENDICES

## APENDICE No. 1

### Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924

#### ARTICULO 1

En la presente Convención las siguientes expresiones son usadas en el sentido preciso que se indica a continuación:

a) "Transportador" comprende al propietario del buque o al fletante que sean partes en un contrato de transporte con un cargador.

b) "Contrato de transporte" se aplica únicamente al contrato de transporte comprobado mediante un conocimiento o por cualquier otro documento que constituya un título para el transporte de mercaderías; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a partir del momento en que tal título empiece a regir las relaciones entre transportador y tenedor del conocimiento.

c) "Mercaderías" comprende bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos, o de la carga que en el contrato de transporte se haya declarado como embarcada sobre cubierta, y que, de hecho, así se transporte.

d) "Buque" significa toda embarcación usada en el transporte de mercadería por mar.

e) "Transporte de mercaderías" se refiere al tiempo transcurrido desde el momento del embarque de la mercadería a bordo del buque, hasta el de desembarque del mismo.

#### ARTICULO 2

Bajo reserva de las disposiciones del art. 6, el transportador en

todos los contratos de transporte de mercaderías por mar, quedará sujeto en cuanto a la carga, manipuleo, estibaje, transporte, custodia, cuidado y descarga, a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones, que a continuación se enuncian.

### ARTICULO 3

1.—El transportador, antes y a la iniciación del transporte, estará obligado a ejercer una diligencia razonable para:

- a) Poner el buque en estado de navegabilidad;
- b) Armar, equipar y aprovisionar convenientemente el buque;
- c) Poner en condiciones apropiadas y en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas, y cualquier otro espacio del buque donde las mercaderías deban ser cargadas para su recepción, transporte y conservación.

2.—El transportador, bajo reserva de las disposiciones del art. 4, procederá en forma apropiada y cuidadosa, a la carga, manipuleo, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercaderías transportadas.

3.—Después de haber recibido y cargado las mercaderías, el transportador o el capitán o agente del transportador, a pedimento del cargador, deberá entregarle un conocimiento, en el que, entre otras menciones, consten:

- a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercaderías, tales como hayan sido proporcionadas por escrito por el cargador antes de que haya empezado el embarque de ellas, con tal de que dichas marcas hayan sido estampadas, o colocadas claramente en cualquier otra forma sobre las mercaderías sin embalaje, o sobre las cajas o embalajes que las contengan, de manera que normalmente ellas deberán permanecer legibles hasta el final del viaje;
- b) El número de bultos, o de piezas, o la cantidad, o el peso, según los casos, tal como fueron proporcionadas por escrito por el cargador;
- c) El estado y condición aparente de la mercadería.

Sin embargo, ningún transportador, capitán o agente del transportador, estará obligado a declarar o a mencionar en el conocimiento marcas, número, cantidad o peso, respecto de los cuales tenga fundamentos serios para sospechar que ellos no corresponden exactamente a las mercaderías que ha recibido, o cuando no ha dispuesto de medios razonables para verificarlos.

4.—Un conocimiento extendido con dichas menciones importará, salvo prueba en contrario, la presunción de que las mercaderías fueron recibidas por el transportador, de conformidad a lo descrito en el párrafo 3, a, b, y c.

5.—El cargador será tenido como garante al transportador, en el momento de la carga, de la exactitud de las marcas, número, cantidad y peso, tal como hayan sido proporcionadas por él, y el cargador indemnizará al transportador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de la inexactitud de dichas menciones.

6.—Salvo que una noticia de pérdidas o daños, y de la naturaleza de dichas pérdidas o daños, sea comunicada por escrito al transportador o a su agente en el puerto de descarga, antes o en el momento de retirar la mercadería y de su entrega bajo la custodia de la persona que tenga derecho a la misma según las estipulaciones del contrato de transporte, tal retiro de la mercadería constituirá, salvo prueba contraria, presunción de que ellas fueron entregadas por el transportador tal como aparecen descritas en los conocimientos.

Si las pérdidas o daños no fueran aparentes, la noticia debe ser comunicada dentro de los tres días de retirada la mercadería.

Las reservas por escrito son innecesarias si el estado de la mercadería ha sido comprobado en forma contradictoria en el momento de la entrega.

En cualquier caso, el transportador y el buque quedarán eximidos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, siempre que una acción no haya sido iniciada dentro del año de la entrega de la mercadería o de la fecha en que debieron ser entregadas.

En caso de pérdida o daño ciertos o presuntivos, el transportador y el receptor de la mercadería se darán recíprocamente toda clase de facilidades para examinarla y verificar el número de bultos.

7.—Cuando las mercaderías hayan sido cargadas, el conocimiento que entregará el transportador, capitán o agente del transportador al cargador llevará, si este último lo pidiera, la mención de "embarcado", siempre que el cargador restituya, contra entrega de dicho documento, cualquier documento que se le hubiera entregado antes y que importara un derecho a la entrega de esas mercaderías. El transportador, capitán o agente del transportador tendrá igualmente derecho, en el puerto de embarque, de asentar en el documento que se hubiera entregado en primer término, el nombre del buque o de los buques en los cuales las mercaderías se hubieran embarcado y la fecha o las fechas de embarque, y con estas anotaciones, si el documento contiene las menciones del art. 3, párr. 3, será considerado, en cuanto a los fines de este artículo, como un conocimiento con la mención de "embarcado".

8.—Toda cláusula, convención o acuerdo en el contrato de transporte que exonere al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño de la mercadería y que provengan de negligencia, culpa u omisión de los deberes u obligaciones prescritas en este artículo, o atenuando esta responsabilidad en forma distinta de la establecida en esta Convención, será nula, inexistente y sin efecto. La cláusula que ceda el beneficio del seguro al transportador o cualquier otra similar se considerará como exonerativa de responsabilidad del transportador.

#### ARTICULO 4

1.—Ni el transportador ni el buque serán responsables por la pérdida o daños que resulten del estado de innavegabilidad, salvo que sean imputables a una falta de diligencia razonable por parte del transportador para poner al buque en estado de navegabilidad o para armarlo, equiparlo o aprovisionarlo convenientemente, o para apropiarse y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y cualquier otro espacio del buque donde las mercaderías sean cargadas, en forma tal de que sean aptos para recibir, transportar y conservarlas, en todo de conformidad a las prescripciones del art. 3, párr. 1. Siempre que una pérdida o daño haya resultado de la innavegabilidad del buque, la carga de la prueba, en lo que concierne al ejercicio de la diligencia razonable, recaerá sobre el transportador o sobre

cualquier persona que pretenda ampararse en la exoneración prevista en el presente artículo.

2.—Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:

a) De actos, negligencia o culpa del capitán, tripulantes, práctico u otros dependientes del transportador en la navegación o en el manejo técnico del buque;

b) un incendio, salvo que fuere causado por el hecho o la culpa del transportador;

c) riesgos, peligros u otros accidentes del mar o de otras aguas navegables;

d) fuerza mayor;

e) actos de guerra;

f) actos de enemigos públicos;

g) detenciones o restricciones de la autoridad o del pueblo, o por un embargo judicial;

h) restricción por cuarentena;

i) acto u omisión del cargador o propietario de las mercaderías, de su agente o representante;

j) huelgas, cierres patronales, paros o limitaciones en el trabajo, cualquiera que sea la causa, parciales o totales;

k) molines o conmociones civiles;

l) salvamento de vidas o bienes en el mar, o tentativa de ello;

m) merma en el volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que provenga de vicio oculto, propio o de la naturaleza especial de la mercadería;

n) insuficiencia de embalaje;

o) insuficiencia o imperfección de las marcas;

p) vicios ocultos que escapen a una diligencia razonable;

q) de cualquier otra causa que no provenga del hecho o de la culpa del transportador o del hecho o de la culpa de sus agentes o subordinados, pero la carga de la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y le corresponderá demostrar que ni la culpa personal ni el hecho del transportador ni la culpa o hecho de sus agentes o subordinados han contribuido a la pérdida o daño.

3.—El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o el buque y que provengan o resulten de una causa cualquiera que no tenga relación con un acto, culpa o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus subordinados.

4.—Ningún cambio de ruta para salvar o intentar salvar vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, serán considerados como una infracción a la presente Convención o al contrato de transporte, y el transportador no será responsable de pérdida o daño que pueda resultar de tal hecho.

5.—en ningún caso el transportador y el buque serán responsables por pérdidas o daños causados a las mercaderías o que se vinculen a ellas, por una suma mayor de cien libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, salvo que la naturaleza y valor de tales mercaderías hayan sido declaradas por el cargador antes de su embarque y que esta declaración haya sido inserta en el conocimiento.

Esta declaración inserta en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba contraria, pero no obligará al transportador, que podrá impugnarla.

Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador se podrá fijar un suma máxima diferente a la señalada en este párrafo, con tal de que este máximo convencional no sea inferior a la cantidad arriba indicada.

Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdidas o daños causados a las mercaderías o que se vinculen a ellas si en el conocimiento el cargador ha hecho conscientemente una declaración falsa respecto de su valor o naturaleza.

6.—Las mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligro-

sa, a cuyo embarque, de conocer la naturaleza y características de las mismas, el transportador, capitán o agente del buque se hubieran opuesto, podrán ser, antes de la descarga, en cualquier momento y lugar, desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por el transportador, sin indemnización, y el cargador de ellas será responsable de todo daño y gastos que provengan o resulten directa o indirectamente de ellas. Si alguna de dichas mercaderías hubiera sido embarcada con conocimiento y consentimiento del transportador, y llegara a constituir un peligro para el buque o carga, ella podrá ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva, en la misma forma, por el transportador, sin responsabilidad por parte de este último, salvo la que resulte de la avería gruesa, si correspondiere.

#### ARTICULO 5

Un transportador tendrá facultad para renunciar total o parcialmente, sus derechos y exoneraciones, o aumentar sus responsabilidades y obligaciones, según han sido previstos unos y otros en la presente Convención, siempre que esta renuncia o aumento sea inserto en el conocimiento entregado al cargador.

Ninguna disposición de la presente Convención se aplica a las pólizas de fletamento; pero los conocimientos emitidos en el caso de un buque sometido a una póliza de fletamento serán regidos por las disposiciones de la presente Convención. Ninguna de estas disposiciones podrá interpretarse como un impedimento para que se inserte en el conocimiento una disposición lícita cualquiera relacionada con las averías gruesas.

#### ARTICULO 6

No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, un transportador, capitán o agente del transportador y un cargador tendrán facultad, tratándose de mercaderías determinadas, cualesquiera ellas sean, de convenir un contrato cualquiera, en condiciones cualesquiera relacionadas con la responsabilidad y obligaciones del transportador con respecto a dichas mercaderías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado de navegabilidad del buque en la medida en que esta estipulación no afecte el orden público, o relativos a los cuidados

c diligencia de sus dependientes o agentes en cuanto a la carga, manipuleo, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercaderías transportadas por mar, con tal que en dicho caso no se emita conocimiento alguno, y que las condiciones convenidas consten en un recibo que será un documento no negociable en el cual se mencionará este carácter.

Toda convención de esta naturaleza tendrá pleno valor legal.

Queda sin embargo, establecido que este artículo no se aplicará a las cargas comerciales ordinarias embarcadas en el curso de operaciones corrientes, sino solamente a otras cargas en el cual el carácter y la condición de los bienes que deban transportarse, y las circunstancias, términos y condiciones en que el transporte deba realizarse, sean de naturaleza tal que justifique una convención especial.

#### ARTICULO 7

Ninguna disposición de la presente Convención impide a un transportador o a un cargador insertar en el contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exoneraciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del transportador o del buque por la pérdida o daño que sobrevengan a las mercaderías, o que conciernan a su custodia, cuidado y manutención, en el tiempo anterior a su carga en el buque en el cual las mercaderías sean transportadas por mar o en el posterior a su carga.

#### ARTICULO 8

Las disposiciones de la presente Convención no modifican los derechos ni las obligaciones del transportador tales como fueran previstos en toda ley en vigor en este momento, relativa a la limitación de la responsabilidad de propietarios de buques de mar.

#### ARTICULO 9

Las unidades monetarias a que se refiere la presente Convención deben entenderse valor oro.

Los Estados contratantes en los cuales la libra esterlina no sea usada como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en

cifras redondas, de acuerdo con el respectivo sistema monetario, las sumas indicadas en libras esterlinas en la presente Convención.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de liberarse en moneda nacional, según el curso del cambio al día de la llegada del buque a puerto de descarga de la mercadería de que se trate.

#### ARTICULO 10

Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todo conocimiento emitido en uno de los Estados contratantes.

(Las disposiciones que siguen son protocolarias).

Traducción del texto original por Malvagni, "Bulletin" núm. 105 del Comité Marítimo Internacional, p. LX.

A P E N D I C E N o . 2

MEXICAN LINE

ELEVEN BROADWAY — SMITH AND JOHNSON — NEW YARK 4. N. Y.  
CIA. EMBARCADORA

(Los espacios que siguen inmediatamente son para uso exclusivo del  
embarcador - no forman parte del Conocimiento)

AGENTE REMITENTE — REFERENCIAS EXPORTACION DEC No.  
ENTREGA DE CARGA AL BUQUE NUMERO DE CARRO . REFERENCIA

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

(Forma breve que incluye los términos de la F. extensa)

(Las cláusulas van en el reverso)

BARCO BANDERA MUELLE PUERTO DE CARGA

PUERTO DE DESCARGA DESTINO DE LAS MERCANCIAS  
(Cuando las mercancías son pa- (Si las mercancías son para ser  
ra ser entregadas al consignatario trasbordadas o para proseguir al  
o a bordo) puerto de descarga)

REMITENTE .....

CONSIGNADAS A LA ORDEN DE ..... EN .....

DOMICILIO PARA NOTIFICAR ARRIBO .....

DESCRIPCION DE LAS MERCANCIAS DEL FLETADOR PESO BRUTO  
Marcas y Nos No. de bultos Descrip. Tipo y cont. Pero Kg. Pero lbs.

Medidas Peso Tarifa Carga de buque EN TESTIMONIO DE LO CUAL

han sido firmados 3 Conocimien-  
tos de este tenor y fecha, sien-  
do el original perfecto y los de-  
más serán anulados.

FECHADO EN B/L No.

POR EL CAPITAN

MEXICAN LINE

López Hermanos, S. A

Como Agentes

MEXICAN LINE

SMITH AND JOHNSON  
CIA. EMBARCADORA.

ELEVEN BROADWAY

NEW YORK 4, N. Y.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

(Forma breve que incluye los términos de la F. extensa)

RECIBIDAS por el embarcador aquí mismo nombrado, las mercancías o bultos antes descritos, en aparente buen estado, con las excepciones que se hayan hecho, para ser transportadas al puerto de descarga, o puestas tan cerca como el buque y las circunstancias lo permitan, siempre con la mayor seguridad, para ser entregadas al consignatorio o a bordo, según el caso, después de cubiertos todos los cargos debidos como consecuencia de todas las obligaciones del embarcador y el consignatorio, así como de todos y cada uno de los contratantes.

1. Se ha convenido que el recibo, custodia, acarreo y entrega de las mercancías está sujeto a los términos expresados en el anverso de este conocimiento de embarque sean impresos, escritos a máquina, sellados, escritos o incorporados en el mismo y también sujeto a los términos contenidos en la forma extensa acostumbrada de los conocimientos de la Mexican Line, así como en el uso, incluyendo cualquier cláusula que haya sido impresa, la cual será considerada como incorporada en el presente conocimiento, y regirá todas las relaciones entre remitente, consignatorio y transportador, el capitán y el buque en cualquier contingencia, todo lo que y siempre que ocurra y sea que el fletante actúe como tal, o como depositario, y también en el caso en

que hubiera desviación de buque o que fueren realizadas las mercancías o en caso de huelga, antes de empezar, empezado o concluido el viaje. Los términos de este conocimiento no serán renunciados por el transportador, excepto que la expresada renuncia sea firmada por un agente del mismo debidamente autorizado. Las copias de la forma extensa acostumbrada del conocimiento de embarque de Mexican Line y sus cláusulas presentes siendo impresas o englobadas son aprovechables y exigibles sobre petición y pueden ser revisadas por cualquiera de sus oficinas.

2. Si son trasbordadas las mercancías, toda la responsabilidad recaerá sobre el fletante en todo caso y las mercancías serán consideradas entregadas por él y este contrato de transporte será considerado cumplido por completo sobre la entrega actual o compuesta de las mercancías entregadas a bordo en el puerto de descarga o en cualquier otra parte en caso de trasbordo anticipado.

3. Este conocimiento surtirá efecto sujeto siempre a las disposiciones de la Ley sobre Transporte de Mercancías por Mar de EE.UU. aprobada el 16 de abril de 1936, la cual será incluida en él y su contenido no podrá considerarse renunciado por el fletante en cuanto a sus derechos o inmunidades, o como un aumento de cualquiera de las responsabilidades o riesgos de que habla la mencionada Ley. Cualquier cláusula de este conocimiento que estuviere en contradicción con la Ley, en cualquier sentido, será nula. Las prevenciones establecidas en la expresada Ley (con excepción de la subdivisión 2 (J) de la Sec. 4 y excepto lo expresamente prohibido por las cláusulas de este conocimiento o lo incorporado en él) regirá antes de ser embarcadas las mercancías y después de descargarlas.

4. Todos los convenios o compromisos para el embarque de mercancías son reemplazados por este conocimiento. Puede darse el original de este conocimiento firmado, debidamente endosado, al fletador, sobre entrega de la mercancía.

# MEXICAN LINE

ELEVEN BROADWAY — SMITH & JOHNSON — NEW YORK 4, N. Y.  
(SHIPPING) INC.

(SPECIES IMMEDIATELY BELOW ARE FOR SHIPPER'S MEMORANDA — NOT PART OF BILL OF LADING)

FORWARDING AGENT — REFERENCES		EXPORT DEC. No.
DELIVERING CARRIER TO STEAMER:	CAR NUMBER — REFERENCE	

## BILL OF LADING

(BMDRY FORM INCORPORATING TERMS OF LONG FORM)  
 (ITEMS CONTINUED FROM REVERSE SIDE)

SHIP	FLAG	PIR	PORT OF LOADING
PORT OF DISCHARGE FROM SHIP <small>[Where goods are to be delivered to consignee or on-carrier]</small>		DESTINATION OF GOODS <small>[If goods are to be transhipped or forwarded at port of discharge]</small>	

SHIPPER: .....

CONSIGNEE TO ORDER OF: ..... AT: .....

ADDRESS ARRIVAL NOTICE TO: .....

SHIPPER'S DESCRIPTION OF GOODS			SHIPPER'S WEIGHT	
MARKS AND NUMBERS	NO. OF PKGS.	SHIPPER'S DESCRIPTION OF CLASS AND CONTENTS OF PACKAGES	GROSS WEIGHT IN KILOS	GROSS WEIGHT IN POUNDS
<p>GLASS</p> <p>REINFORCED GLASS</p>		<p>ORIGINAL</p> <p>TRIPLE</p>		

**COPY NOT NEGOTIABLE**

MEASUREMENTS	WEIGHT	RATE	SHIPMENT
SURCHARGE			
TOTAL U. S. CURRENCY			

IN WITNESS WHEREOF, 3 Bills of Lading have been signed of this tenor and date, one of which being accomplished, the others shall be void

DATED ..... AT ..... B/L No. ....

FOR THE MASTER  
**MEXICAN LINE**

For the Master  
 BY: *[Signature]*  
 J. F. Johnson, S. & A. Agent

FREIGHT TO BE PREPAID

# MEXICAN LINE SMITH & JOHNSON

ELEVEN BROADWAY

(SHIPPING) INC.

NEW YORK 4, N. Y.

## BILL OF LADING

(SHORT FORM INCORPORATING TERMS OF LONG FORMS)

RECEIVED from the shipper herein named, the goods or packages said to contain goods herein mentioned, in apparent good order and condition, except as otherwise indicated herein, to be transported to the port of discharge, or so near thereto as the ship can get, lie and leave always in safety and effect under all conditions of tide, water and weather, and there to be delivered to the consignee or co-carrier, as the case may be, on payment of all charges due and owing hereunder and on due performance of all obligations of the shipper and consignee and each of them.

1. It is agreed that the receipt, custody, carriage and delivery of the goods are subject to the terms appearing on the face and back of this bill of lading, whether printed, typed, stamped, written or incorporated hereon, and also to the terms contained in the Mexican Line regular long form bill of lading as now in use, including any clauses presently being stamped or endorsed thereon, which shall be deemed to be incorporated in this bill of lading, which shall govern the relations, whatsoever they may be, between SHIPPER, CARRIER and the CAPTAIN, master and ship in every contingency, whatsoever and whatsoever occurring and whether the carrier be acting as such, or as holder, and also in the event of, or during deviation, or of cessation of the goods or of unseaworthiness of the ship at the time of loading or reception of the cargo or subsequently. The terms of this bill of lading shall not be deemed waived by the carrier except by express waiver signed by a duly authorized agent of the carrier. Copies of the Mexican Line regular long form bill of lading and clauses presently being stamped or endorsed thereon are available on request and may be inspected at any of its offices.

2. If the goods are transhipped all responsibility of the carrier in any capacity shall altogether cease and the goods shall be deemed delivered by it and the contract of carriage be deemed fully performed on actual or constructive delivery of the goods to the co-carrier or port of discharge or elsewhere in case of an earlier transhipment.

3. This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1924, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing contained herein shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading shall be repugnant to said Act in any extent, such term shall be void to that extent, but no further. The provisions stated in said Act (except subdivision 3 [1] of Sec. 4 and except as otherwise specifically provided by the terms of this bill of lading or those incorporated herein) shall govern before the goods are loaded on and after they are discharged from the ship.

4. All agreements or freight engagements for the shipment of the goods are superseded by this bill of lading, if required by the carrier a signed original bill of lading, duly endorsed, must be surrendered to the carrier on delivery of the goods.

TERMS CONTINUED ON REVERSE HEREOF

\*DO NOT USE THIS SPACE FOR DESCRIPTION OF SHIPMENTS

# I N D I C E .

	Pág.
<b>DEDICATORIAS</b>	5
Prólogo.	
<b>CAPITULO PRIMERO</b>	15
Antecedentes históricos y Aspectos modernos. Bibliografía.	
<b>CAPITULO SEGUNDO</b>	31
Naturaleza jurídica del Contrato de fletamento. Código de comercio argentino. Traducción de Bonnecuse por el sustentante. Código de la Navegación de Italia de 1942. Esquema. Exposición de motivos y disposiciones relativas al C. de fletamento en la Ley de Navegación y Comercio Mar. de México. Bibliografía.	
<b>CAPITULO TERCERO</b>	51
Diversas teorías sobre el C. de fletamento. Fletamento "por viaje, a tiempo, time-charter" Baltimé y Government Form. Bibliografía.	
<b>CAPITULO CUARTO:</b>	59
Subfletamento. Cesión del C. de fletamento. Contrato de pasaje. Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar. Bibliografía.	
<b>CAPITULO QUINTO:</b>	65
Póliza de fletamento. Conocimiento. Derechos y Obligaciones del Fletador y del Fletante. Bibliografía.	

<b>CAPITULO SEXTO:</b>	73
Conflicto de leyes:	
Sistema francés.	
Sistema alemán.	
Sistema inglés.	
Nuestro sistema.	
<b>CAPITULO SEPTIMO</b>	77
Nuestras leyes mexicanas y	
Nuestra doctrina.	
Proyecto del Nuevo Cód. de Com.	
Proyecto de Cód. Mar. Uniforme para los	
Países Centroamericanos.	
Bibliografía.	
<b>CAPITULO OCTAVO:</b>	87
Conclusiones.	
<b>A P E N D I C E N o . 1</b>	93
<b>A P E N D I C E N o . 2</b>	105