



EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y EL CONOCIMIENTO DE RECIBIDO PARA EMBARQUE.

TESIS PROFESIONAL

CARMINA ESPINOZA MEZA

MEXICO D. F.

1967



Universidad Nacional
Autónoma de México



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 Señor Antonio Martínez González
con mi profundo agradecimiento.

Al Sr. Ing. Alfonso Collada Basurto
por sus sabios consejos.

Al Señor Ricardo Orozco Espinoza,
por su apoyo firme en la conclu--
sión de mi carrera profesional.

Al señor Doctor Raúl Cervantes Ahumada
y al Sr. Lic. Genaro Góngora Pimentel,
por su inteligente dirección en la elg
boración de este trabajo.

P R O L O G O.

Quién haya reflexionado acerca de las consecuencias del nomadismo primitivo y general de la humanidad, o particular y actual de algunos pueblos -- modernos, advertirá que una de ellas fué el origen del comercio internacional.

Algún grupo nómada, llevando consigo las reservas acumuladas en otra parte, al encontrar a otro grupo similar, si no guerreaban, indudablemente -- que establecerían relaciones comerciales cambiando cosas. No menos evidente resulta que el origen, en general, del comercio de la existencia de una necesidad económica y la posesión de un satisfactor de ella, por persona distinta de la necesitada.

Pero volvamos sobre el nomadismo: En tal caso aparece una circunstancia que, andando el tiempo, habría de convertirse en actividad humana y modalidad del Comercio, importantísima de suyo e inseparable de éste: El transporte de los objetos que informaban la materia del trueque. Actualmente la importancia de la transportación para el comercio puede equiparse con la de la columna vertebral para los mamíferos.

El mar fué el medio de comunicación de civilizaciones entre pueblos -- navegantes comerciantes fenicios, o romanos conquistadores. Con sus corrientes arrastró de isla en isla y de continente en continente las naves en que -- al par de las gentes y sus armas, iban mercaderías codiciables y por tanto, -- comerciales. Por consecuencia: el comercio fué y aún lo es, máximo entre -- los pueblos civilizados, con litorales marítimos una fuente de riqueza para -- incrementar su economía.

Retrocediendo bastante en la historia encontramos que al desarrollarse

las actividades mercantiles se pensó útil establecer una teoría jurídica de ellas, en general, que fué progresando: Derecho Mercantil.- Pero dentro de la cual se establecieron firmemente el carácter y las situaciones responsables de el poseedor de las mercancías cuando éstas eran transportadas por personas distintas del propietario, el transportador y de éste, que es el caso universal actual, con poquísimas excepciones a favor de variados simbolismos de dichas mercaderías, denominados, en general, documentos; dando lugar al Derecho Mercantil Internacional y a modalidades adecuadas en el mercantil de cada país, cuando su comercio fluvial y marítimo es importante, por la red de sus ríos, la extensión de sus litorales o hallarse ubicado en un archipiélago. (Inglaterra, Japón, etc.)

En la actualidad de las tres clases de transportes: terrestres, fluviales o marítimos y aéreos, los dos últimos han adquirido gran desarrollo y son muy utilizados para personas y mercaderías: que viajan en buques y aeronaves.

¿Cuál es la importancia de los documentos mercantiles y en especial de los que se refieren a mercancías embarcadas? Usando este término en su acepción más amplia para toda clase de transportes puede decirse, en términos generales, que todo documento mercantil implica el establecimiento de una responsabilidad o el de una obligación; o bien la opuesta situación exceptiva de ambos; y que por lo que toca a los que ampan mercancías embarcadas o denominadas a bordo- establecen y comprueban posteriormente una responsabilidad para el tenedor de ellas el transportante - a favor del propietario de las mismas, ya por lo que a éstas, como tales mercancías se refiere -tratándose- de cosas únicas a las que hay que preservar de deterioro, etc. -ya por su valor, traducido al de alguna especie monetaria.

Desde este punto de vista aparece otra modalidad que es el seguro contra riesgos, de embarque, transporte, pérdida, inutilización, etc., etc. de la cosa, en la que la responsabilidad inherente al transportante se traslada y afina en el asegurador, todo lo cual tiene por base los referidos documentos importantes de las mercancías a bordo.

Entre todos estos diversos documentos, se encuentran: el conocimiento de embarque y el conocimiento de recibido para embarque, que prueban: la existencia de la cosa, o sea la mercancía; la situación de seguridad de propiedad y de efectuar a su amparo, operaciones mercantiles con las cosas embarcadas, sin necesidad de recurrir a su verificación física.

En este breve estudio de ambos, sin pretensiones mayores intentaré establecer su importancia con respecto a las situaciones jurídicas que implican su intervención en las operaciones o transacciones mercantiles efectuadas, negociandolos desde tierra firme y a favor de estos documentos con mercancías a bordo de una nave mercante para las partes contratantes y aún en situaciones jurídicas internacionales sucitadas.

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

1.- RESPONSABILIDAD JURIDICA:

a).- Responsabilidad proveniente de un hecho ilícito.

b).- Responsabilidad objetiva o riesgo creado.

2.- PRUEBAS DEL ESTABLECIMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD JURIDICA.

3.- EL CONTRATO, EN GENERAL.

4.- LEYES APLICABLES

5.- LOS TRIBUNALES COMPETENTES.

RESPONSABILIDAD JURIDICA,-

En el presente trabajo, no se pretende hacer un estudio de lo que es la responsabilidad jurídica en una forma amplia, sino simplemente dar nociones generales de ella, para poder comprender en forma posterior su aplicación en el contrato de transporte marítimo y en especial el conocimiento de embarque y el conocimiento de recibido para embarque. Hecha la aclaración se tratará de hacer una breve síntesis de la teoría sobre la responsabilidad.

La responsabilidad jurídica puede generarse a través de dos casos:

- a).- Responsabilidad procedente de un hecho ilícito.
- b).- Responsabilidad objetiva o riesgo creado.

a).- RESPONSABILIDAD PROCEDENTE DE UN HECHO ILICITO.-

Dentro de nuestro derecho positivo, tenemos siete fuentes generadoras de obligaciones, y son, a saber:

El Contrato; La Declaración Unilateral de Voluntad; Enriquecimiento Illegítimo; Gestión de Negocios; Hechos Ilícitos; Responsabilidad Objetiva o Riesgo Creado; Los hechos puramente materiales. (1)

Esta responsabilidad que estudiaremos, la tenemos dentro de una fuente generadora de obligaciones que es la llamada de los hechos ilícitos. Estos son definidos por el Lic. Ernesto Gutiérrez y González en la siguiente forma: "Es toda conducta humana culpable, por dolo o negligencia, que pugna con un deber jurídico, lo acordado por las partes, o con una manifestación unilateral de voluntad, sancionada por la Ley". (2)

En esta clase de responsabilidad, el elemento primordial es la culpa.- El mismo autor la define: "La conducta humana consciente intencional, o in--

consciente por negligencia que causa un daño y que el derecho considera para los efectos de responsabilizar a quien lo produjo". (3)

La responsabilidad jurídica tiene por base la idea de la culpa pero en ella no se toma en cuenta si es en relación al cumplimiento de un contrato, - de una manifestación de voluntad, etc. Dicha responsabilidad por hechos ilícitos, tal y como define el Lic. Gutiérrez y González, "Es la conducta que -- impone el derecho, de reparar los daños y perjuicios causados, a quien por -- una acción u omisión los cometió por sí, por medio de cosas que posee o se cometieron por personas a su cuidado en vista de la violación de un deber jurídico o de una obligación previa" (4).

La anterior definición contiene los siguientes elementos:

- 1.- Una acción u omisión.
- 2.- Un daño o un perjuicio.
- 3.- Relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño o perjuicio.
- 4.- Se le imputa al deudor.
- 5.- La realiza el mismo por medio de las cosas que posea o por el de personas bajo su cuidado.
- 6.- En determinados casos el deudor se encuentra en mora (5).

Los efectos de la responsabilidad aquí serán para quien resulte acreedora de ella; haciendo por consiguiente la reparación de la misma; reparación a la que en derecho se le llama indemnización en los daños y perjuicios que - haya provocado: ya con su conducta ilícita ya por personas a su cargo, ya en fin por las cosas que posea. Haciendo la aclaración que, la indemnización es la restitución de las cosas al estado que se tenían antes de que se produjese el hecho dañoso ilícito o ilícito, y si no fuere posible se traducirá en el pa

go de los daños y perjuicios provocados.

Las personas, generalmente al concertar cualquier relación jurídica con sus semejantes, tienden a prevenirse de las consecuencias; celebrando para tal efecto, pactos para determinar su responsabilidad, unas veces, para suprimirla. Nuestro derecho positivo en el artículo 2117 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, dice: "La responsabilidad civil puede ser regulada por convenio de las partes, salvo aquellos casos en que la ley disponga expresamente otra cosa.....etc.", y en forma específica y no tan general como la anterior nos dice, en el artículo 1840 del mismo ordenamiento: "Pueden los contratantes, estipular cierta prestación como pena para el caso de que la obligación no se cumpla o no se cumpla de la manera convenida. Si tal estipulación se hace, no podrá reclamarse, además, el pago de daños y perjuicios".

Con lo anterior terminamos la exposición de responsabilidad jurídica procedente de hechos ilícitos, para continuar con la responsabilidad objetiva o riesgo creado.

b).- RESPONSABILIDAD OBJETIVA O RIESGO CREADO.

Como fuente generadora de obligaciones remonta su origen al final del siglo XIX.

Debido a la serie de transformaciones que se experimentaron en ese tiempo y constituyeron los grandes acontecimientos de la época, a saber: aparición del maquinismo, progreso industrial por la mecanización, así como de los vehículos y embarcaciones, se multiplicaron con los daños causados a terceros con el aumento de establecimientos industriales y las deficiencias propias de los mecanismos incipientes o de un imperfecto conocimiento y manejo, dando origen-

a multitud de problemas y discusiones jurídicas.

El multicitado autor Licenciado Gutiérrez y González nos define la responsabilidad objetiva en la siguiente forma: "Es la conducta que impone el derecho, de reparar los daños y perjuicios, causados por objetos o mecanismos -- peligrosos en sí mismos, al poseedor legal de éstos, aunque no haya obrado ilícitamente" (6).

PRUEBAS DEL ESTABLECIMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD JURIDICA.

Siempre que aparezca una responsabilidad, cualquiera que fuere su origen, es necesario probar la existencia del hecho que constituya su fundamento. Si se trata de un contrato, las partes contratantes deberán determinar la responsabilidad que se produzca. Con respecto al transporte marítimo efectuado mediante contrato de transporte, la responsabilidad jurídica será establecida entre cargador y armador o en defecto personal de éste a través de su representante marítimo en tierra; a quien tocará determinarla; habiendo desde luego -- otras personas, que en forma directa, intervienen en sus consecuencias: destinatarios, aseguradores, etc., todas las personas interesadas tratarán de probar la responsabilidad que se produzca por actos positivos o por omisiones; para esto, recurrirán a todos los medios de prueba disponibles ya que en materia mercantil existe la libertad de prueba siempre que sea relevante.

Así el armador o el cargador tratarán de probar la responsabilidad por medio del contrato existente y a través del conocimiento que acredite la violación de las disposiciones en él consignadas. En último caso recurrirán a los otros medios de prueba que la ley determina, como tales: documentos públicos, privados, fotografías, correspondencia, facturas aceptadas, libros de navegación, la inspección judicial y todos aquellos medios que acrediten el establecimiento y probabilidad de la responsabilidad. Una vez determinada y probada-

aquella, vendrán las obligaciones de reparar los daños y perjuicios que se -- hayan ocasionado, consistentes en la rescisión del contrato simplemente, o en la rescisión de éste y el pago de daños y perjuicios.

Con los precedentes conceptos doy por concluida lo que, para este breve estudio, se refiere a la responsabilidad jurídica; su presunción, su establecimiento, la prueba y además su relación con respecto al tema cuyo desarrollo constituye el presente trabajo y del cual se hace referencia en el último y penúltimo párrafos anteriores, para continuar en el estudio del contrato de transporte marítimo y el contrato de fletamento.

EL CONTRATO, EN GENERAL.-

Dentro de las obligaciones, en derecho positivo, se considera al contrato como la fuente más importante de ellas, puesto que es el acuerdo de voluntades para crear o transferir derechos y obligaciones. En el Artículo 1792, del Código Civil define como una especie del género convenio en la siguiente forma: "Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear transferir, modificar o extinguir derechos y obligaciones" y en su artículo 1793 nos dice que son contratos: "Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos".

El contrato tiene una serie de elementos que hacen posible su realización y son de dos clases: de existencia y de validéz. Dentro de la primera tenemos el consentimiento y el objeto y algunos tratadistas incluyen a la solemnidad, pero es raro encontrarla; dentro de la segunda tenemos: la capacidad de las partes; que ésta capacidad se encuentre exenta de vicios; que se tenga un objeto lícito y que vaya de acuerdo con lo que prescribe la ley. (7)

El contrato es la forma mas usual entre las relaciones humanas, ya que es generador de una serie de obligaciones y derechos muy complejos, según la-

naturaleza del contrato, los que pueden ser de diferentes clases, y aún más - pueden no estar regulados por el derecho; pero siempre deberán contener los - elementos de existencia y de validez que en forma somera ya se enunciaron en - el párrafo anterior. Así lo determinan los artículos 1858 y 1859 del Código - Civil para el Distrito y Territorios Federales.

El primero dice: "Los contratos que no estén especialmente reglamenta- dos en este Código, se registrarán por las reglas generales de los contratos, por las estipulaciones de las partes, y, en lo que fueren omisas, por las disposi- ciones del contrato con el que tengan más analogía con lo reglamentado en ese ordenamiento".

El segundo de los artículos mencionados dice: "Las disposiciones lega- les sobre contratos, serán aplicables a todos los convenios y a otros actos - jurídicos en lo que no se opongan a la naturaleza de éste o a disposiciones - especiales de la ley sobre los mismos".

Es importante exponer la doctrina que sustenta sobre los contratos de - adhesión, llamados por el Lic. Gutiérrez y González "Culones Administrativos". Estos contratos hacen su aparición a fines del siglo XIX y se regularizan du- rante lo que va del siglo.

Son figuras jurídicas que revisten todos los elementos del contrato; - pero al hacer el análisis de los mismos, se nota el predominio exclusivo de - una de las partes, y por lo que hace a la otra, afecta no solo a un individuo, sino a toda una colectividad indeterminada, la que se obliga de antemano.

Algunos contratos de adhesión son:

- 1.- Contrato de servicio telefónico.
- 2.- Contrato de transporte aéreo, terrestre o marítimo.
- 3.- El contrato-ley en materia laboral.

Salle, dice el Lic. Gutiérrez y González, expone: "No es posible encontrar en el contrato de transporte o en el contrato de seguro, la manifestación común de los contratantes; tanto la Empresa Transportista como la Aseguradora, ofrecen al Público un contrato ya elaborado, cuyas cláusulas están ya impresas y sólo faltan en ellas pocas cosas: un precio, una fecha, una firma, solo una manifestación de voluntad tácita" (8). Los contratos de transportes o cosas, en siglos pasados, continúa diciendo el Lic. Gutiérrez y González estaban al arbitrio de las partes; y estas podían discutir las condiciones en que se iba a prestar el servicio, pero hoy en día, las necesidades sociales no permiten esa libertad, pues la vida del estado depende de las facilidades de comunicación, y así el servicio que en principio fue privado hoy se ha convertido en público.

En esta forma, se obtiene por conclusión que el llamado contrato de adhesión no es un acto unilateral de voluntad, tampoco que es un contrato, sino que es un contrato con naturaleza y características propias, sale del derecho privado para caer en el campo del derecho público y dentro de éste, en el derecho administrativo, ya que en estos no sólo se requiere de los elementos existenciales de el consentimiento y el objeto, sino también de otro elemento que es la voluntad del estado en una forma definitiva. El multireferido autor Lic. Gutiérrez y González sintetiza la naturaleza de esta forma contratante del modo siguiente: "Es la de un acto jurídico administrativo plurilateral, pues en él se encuentran como mínimo tres sujetos: el estado, la empresa y el particular usuario". (9)

En consecuencia el contrato de transporte marítimo y en especial el contrato de fletamento, viene a ser el acuerdo de voluntades para transportar mercancías de un lugar a otro, entre dos o más personas y el título que se expedirá por la mercancía embarcada será el conocimiento de embarque o en su

defecto si todavía no se encuentra embarcada se expedirá el conocimiento de recibido para embarque. Cabe hacer la mención, de que existe en el tráfico marítimo, para el transporte de mercancías dos clases de empresas marítimas:

a).- Aquellas que operan con buques de líneas, llamados en inglés "liners",-- que son empresas de transporte marítimo cuyos buques tocan regularmente determinados puertos, teniendo un itinerario fijo.

b).- Y aquellos que operan con buques que no tienen un itinerario fijo, ofreciendo sus servicios a donde quiera que se les llame, o que esperan llenar en un tiempo determinado toda la cabida del buque, haciendo por consiguiente el servicio de transporte en forma irregular; se les llama "tramps".

En el caso de los buques "liners", el contrato tiene forma de contrato de fletamento, por lo que si podría considerarse como un contrato de adhesión.

En los buques "tramps" está sujeto el contrato a una libre discusión, por las partes contratantes.

LEYES APLICABLES.-

Diversas materias, entre ellas la comercial, las regulaciones jurídicas están dispersas en varios ordenamientos, ya que en la República Mexicana no ha sido posible una unificación como la hecha en Italia en su Código Italiano de la Navegación en 1942, en el cual se estructura por primera vez el Derecho Marítimo Administrativo y por otra el Derecho Marítimo Privado y no sólo regulando la navegación marítima, sino también la aérea.

Según autorizadas opiniones nuestras disposiciones nacionales adolecen de técnica ya que las disposiciones aplicables se han adoptado en diferentes épocas tomando en cuenta solamente circunstancias del momento, como si fueran

permanentes de lo cual resulta que no han podido proyectarse para el futuro, por consecuencia en la actualidad tenemos disposiciones anacrónicas y no concuerdan con las necesidades actuales.

Estas son, en forma solamente enunciativa, las siguientes:

1.- La Constitución de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, en donde tenemos reglamentada la nacionalidad del personal de la marina al igual que el establecimiento de la jurisdicción federal para "las presas de mar y tierra, y para expedir las relativas al Derecho Marítimo de Paz y Guerra".

2.- Los tratados y convenios internacionales ratificados por México, importantes estos para el comercio exterior que practica, ya sea dentro del campo del Derecho Internacional Público o dentro del Derecho Internacional Privado.

3.- El Código de Comercio de 1890, que regula las relaciones comerciales privadas.

4.- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, del 21 de Noviembre de 1963, en donde ya se regula de una manera específica el contrato de fletamento, el conocimiento de embarque y el conocimiento de recibido para embarque.

5.- La Ley de Vías Generales de Comunicación, del 19 de febrero de 1940 que contiene la reglamentación relativa al Derecho Marítimo Administrativo, en un capítulo especial.

6.- La Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, del 27 de agosto de 1932, aplicable en forma supletoria a todo lo relativo al conocimiento de embarque.

7.- La Ley General de Instituciones de Crédito y Organizaciones Auxiliares, del 31 de mayo de 1941, en donde regula las actividades de los Bancos en forma externa e interna dentro del territorio.

8.- La Ley de Seguros, de 1935, que trae consigo la protección del Seguro Marítimo.

9.- La Ley General de Población de 27 de diciembre de 1947 que regula la intervención de las autoridades de Migración, para nacionales y extranjeros, en los buques.

10.- El Código Aduanero, en cuanto a la regulación de la importación y exportación de las mercancías que entran o salgan del territorio nacional.

11.- Otras disposiciones son: El Código Civil para el Distrito y Territorios Federales de 1928 en donde regula las relaciones de los particulares, el Código Penal, el Código de Procedimientos Civiles también para el Distrito y Territorios Federales, etc.

5.- LOS TRIBUNALES COMPETENTES.

Para determinarlos es necesario dar una idea primeramente de lo que constituye la jurisdicción, para poder decir después cuales van a ser los Tribunales competentes que conocerán lo concerniente a la materia mercantil, en especial del transporte marítimo y en forma específica del conocimiento de embarque -- como título representativo de mercancías ya embarcadas, o del conocimiento de recibido para embarque.

La jurisdicción es función pública encaminada a los órganos del estado, y se aplica a través de uno de ellos llamado poder judicial; y en especial puede ser aplicada por el poder ejecutivo. (10)

En términos generales podemos definir a la jurisdicción tal y como nos dicen Castillo Larranaga y de Pina en la siguiente forma: "Como la actividad del estado encaminada a la actuación del derecho objetivo mediante la aplicación

de la norma general al caso concreto", (11) Becerra Bautista, por su parte, - la define en la forma siguiente: "Es la facultad de decidir con fuerza vinculativa para las partes, una determinada situación jurídica controvertida", - (12)

En el estado moderno, la jurisdicción está encaminada a órganos del estado en el aspecto nacional y a organismos internacionales en el aspecto externo.

Dentro del ámbito nacional, el artículo 104 de nuestra Carta Magna determina:

"Corresponde a los tribunales de la federación:

II.- Conocer de todas las controversias que versen sobre derecho marítimo."

Esta competencia es exclusiva, en contraposición de la concurrente establecida en la fracción I del citado artículo.

CITAS

- 1.- Borja Soriano Manuel, "Teoría General de las Obligaciones" 3ra. ed., Ed.-
Porrua, México 1959. Tomo I, pag. 445.
- 2.- "Derecho de las Obligaciones", 1ra. ed. Ed. Cajica. Puebla pag. 390.
- 3.- Idem, pag. 399
- 4.- Idem, pag. 405
- 5.- Idem, pag. 405
- 6.- Idem, pag. 574
- 7.- Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, art. 1795 interpre-
tado a contrario sensu.
- 8.- Ob. cit. pag. 333 y siguientes.
- 9.- Ob. cit. pag. 339
- 10.- Castillo Larañaga y Pina, "Derecho Procesal Civil", 5ta. ed. Ed. Porrua-
México. pag. 47
- 11.- idem, pag. 48
- 12.- Becerra Bautista "El Proceso Civil en México", 2da. ed. Ed. Porrua. Méxi-
co, 1965, pag. 5.

CAPITULO SEGUNDO

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO

1.- EL CONTRATO DE FLETAMENTO,

2.- DOCUMENTOS QUE SE EXPIDEN, EN EL EMBARQUE.

a).- Póliza de fletamento,

b).- Conocimiento de embarque.

3.- LA POLIZA Y EL CONOCIMIENTO EN RELACION AL CONTRATO DE FLETAMENTO.

4.- OTROS DOCUMENTOS QUE SE EXPIDEN.

SEGUNDO CAPITULO

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO.

El transporte marítimo nace, como toda actividad económica, de las necesidades de las gentes: para unos, con el fin de vender sus productos, para otros, con el de adquirir materias primas para su elaboración; etc. La consecuencia es el tráfico internacional, a través de los mares; y la modernización cada día mas amplia de los medios de transporte de los países que se dedican a esas actividades.

Las empresas de transporte marítimo evolucionan: tanto en el aspecto material de la construcción de los buques, mejorándolos, como en las normas que van a regir su explotación marítima. De este constante desarrollo del intercambio entre los pueblos, nace la necesidad de que el estado intervenga, por la función económica-social inherente al desarrollo de esta actividad.

Por mar se transportan no solo a las personas exclusivamente, sino también a mercancías; cumpliendo en esta forma con el contrato de transporte general, de llevar de un lugar a otro, ya sea en el ambito interno nacional - como en el externo internacional, la función de traslado de personas o cosas.

EL CONTRATO DE FLETAMENTO.

Este contrato, se ocupa de las normas que son aplicables al transporte marítimo.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 157, -- nos define al contrato de fletamento, diciendo:

"Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete".

Es un contrato consensual, ya que se perfecciona por el solo acuerdo de las partes; es bilateral porque existen obligaciones recíprocas entre el fletante y fletador; conmutativo, puesto que las prestaciones son determinadas y conocidas por las partes en el momento de celebrar el contrato y, por último, a título oneroso, puesto que hay contraprestaciones recíprocas. (1)

El mismo ordenamiento citado, nos divide al contrato de fletamento en las siguientes partes:

1.- Del fletamento por entero o por compartimiento. En donde las mercancías o efectos transportados en buques por entero o en compartimiento completo, serán entregados en las bodegas del buque, salvo pacto en contrario, - reglamento, costumbre o uso local. (artículo 160 LNCM)

2.- Del transporte de cosas en general. Esta clase de transporte podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque, o el transporte de cosas determinadas. Puede o no pactarse el buque en el que se transportará la mercancía. (artículo 167 LNCM)

3.- Del transporte de cosas determinadas. Aquí las mercancías podrán ser transportadas en cualquier buque por el porteador, siempre que no se alteren las condiciones de seguridad de la navegación que se consigna en el contrato. (artículo 189 de la LNCM).

4.- Del transporte de personas. En esta clase de transporte, la obliga

ción del transportador, será el de entregar al pasajero un billete de pasaje, donde conste la denominación de la empresa, el lugar de salida y el de llegada del pasajero, precio del pasaje, la clase o categoría del pasaje, la fecha de iniciación del viaje, el nombre del buque las demás circunstancias del -- contrato. (artículo 191 LNCM).

En cuanto a las responsabilidades que derivan del contrato de fletamento, el artículo 158 del citado ordenamiento nos dice:

"El naviero responderá de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que éstos provienen de vicio-oculto del navío, los que pudieron descubrir con la diligencia ordinaria".

El artículo 159, señala que las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en un año, a partir de cuando sean exigibles.

DOCUMENTOS QUE SE EXPIDEN, EN EL EMBARQUE.

Visto en forma general, el contrato de transporte marítimo, y dentro de él el contrato de fletamento, nos toca ahora estudiar

la prueba de la celebración de ese contrato, por medio de los documentos que se expiden para tal efecto. Garo observa que es necesario conocerlos debido a la intervención de las letras documentarias, importantes éstas, por su aplicación en la tramitación y ejecución de las compras-ventas marítimas. (2) La funcionalidad de ellas las veremos en capítulo posterior.

La documentación de embarque esta constituida principalmente por el conocimiento de embarque, el conocimiento recibido para embarque y con menor frecuencia tenemos a la póliza de fletamento y otros documentos como son el conocimiento directo, delivery orders, etc.

A).- POLIZA DE FLETAMENTO.¹ (Charter Party).

El contrato de fletamento es un contrato consensual que se perfecciona por el solo acuerdo de las partes sin necesidad de que se tenga una forma prevista por la ley, pues las partes en forma oral pueden estipular las condiciones sobre las cuales se va a celebrar el contrato. Sin embargo, en la práctica para un mejor aseguramiento de los intereses en juego, las partes pactan sus condiciones por escrito a lo que se le llama póliza de fletamento, haciendo la aclaración que ésta no es el Contrato, sino simplemente una prueba de su celebración.

Así pues: las partes documentan el acuerdo mediante la Póliza de fletamento llamada en inglés Charter Party, la cual es firmada antes del embarque de la mercancía a bordo del buque generalmente en formularios impresos, en donde las partes se limitan a llenarlos pudiendo a veces añadir otras cláusulas más, de las allí mencionadas, suprimirlas o modificarlas.

En un principio la póliza de fletamento se hizo en una sola acta que se dividía en dos partes para cada uno de los contratantes. Esta costumbre -

duró poco, pues se daba el caso de que una de las partes podía inutilizar toda el acta, no presentando la mitad correspondiente, por pérdida material o por dolo, teniendo que recurrir entonces a otros medios de prueba; y por consiguiente a juicios dilatados. Sin embargo, lo positivo de este sistema era que garantizaba en lo máximo, las posibilidades de falsificación del documento. (3).

En la póliza de fletamento, deben constar ciertas menciones para hacer más fácil la prueba del contrato. No son menciones esenciales, para que faltando ellas el documento no tenga validez, ni se le afecta de nulidad, pero son necesarias para una mejor interpretación del contrato, como pueden ser las partes que intervienen, el flete convenido, condiciones para la ejecución del contrato, fecha, etc. En el derogado artículo 727 del Código de Comercio Mexicano, se establecían las siguientes menciones:

1).- El nombre del buque, su porte, la nación a la que pertenece, el puerto de su matrícula y el nombre y domicilio del capitán.

2.- Los nombres del fletante y fletador y sus respectivos domicilios; y si el fletador obrare por comisión, el nombre y domicilio de la persona a cuya cuenta hace el contrato.

3.- La designación del viaje, si es redondo o al mes, para uno o más viajes, si estos son de ida o vuelta; y finalmente si el buque se fleta en todo o en parte.

4.- La clase o cantidad de carga que el buque debe recibir, designada por toneladas, número de bultos, peso o medida por cuenta de quien será conducida a bordo y descarga.

5.- Los días convenidos para la carga y descarga, las estadías y sobre-esta-

días que pasados aquellos habrán de contarse y la forma en que se hayan de vencer y contar.

6.- El flete que se haya de pagar, o bien sea por una cantidad alzada por el viaje, o por un tanto al mes, o por las cavidades que se hubieren de ocupar o por el peso o medida de los efectos en que consista el cargamento.

7.- La forma, el tiempo y el lugar en que se ha de verificar el pago del flete, lo que haya de darse al capitán por capa o gratificación y las estadías y sobre-estadías.

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

9.- Todas las demás estipulaciones especiales en que convengan las partes¹¹.

La póliza de fletamento en la actualidad casi no se usa salvo en el caso de que se transporte la mercancía bajo un contrato de fletamento total; pues en los demás casos, se utilizará la forma de documentación que en general es el conocimiento de embarque.

Por eso es que nuestra actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no la regula en forma específica; pues deja al criterio de las partes, determinar las condiciones bajo las cuales se va a hacer el transporte: ya que sólo es un medio de prueba y no el contrato en sí; pero en forma general hace algunas menciones en sus distintos artículos que tratan sobre el contrato de fletamento; como son: la entrega de la mercancía, el pago del flete, responsabilidad por parte del navío por daños debidos a la falta de navegabilidad o a la inexacta declaración sobre la capacidad del buque, etc.

B).- CONOCIMIENTO DEL EMBARQUE.- Daniel Danjón, en su obra "Tratado de Dere--

cho Marítimo" nos dice al respecto: "El conocimiento es con frecuencia llamado el billete marítimo. En vez de compararlo con un título viejo y pasado de moda sería más exacto decir que corresponde a un tiempo, en los transportes por mar, a lo que son la declaración de expedición y el recibo en los transportes por vía férrea.

"El conocimiento tiene un papel extraordinariamente importante en el comercio; hace, en efecto, grandes servicios, porque tiene utilidades muy variadas.

"El conocimiento sirve para probar la remesa de las mercancías por el cargador al armador o a sus agentes, constituye el título de propiedad del cargador o del destinatario y la base de su acción de restitución o libranza de las mercancías.

"Recíprocamente constituye el título del fletamento y del capitán para el flete y la base de su acción para el pago.

"Puede, como se ha visto anteriormente, servir para complementar y aún para suplir el contrato de flete, y constituye un medio de prueba del contrato de fletamento en sí mismo.

"Sirve de instrucción permanente al capitán, recordándole en todo momento sus deberes y sus derechos respecto a las mercancías que transporta.

"Informa también al destinatario, en el momento del envío de las mercancías sobre las condiciones en que deben ser transportadas.

"Representa a las mercancías transportadas, pues la persona que está en poder del conocimiento tiene derecho a exigir las mercancías del capitán; este recibe, pues, las mercancías por cuenta del portador del conocimiento, y así el conocimiento da a su portador la posesión civil de las mercancías en camino;

El pensamiento antes descrito, sintetiza el papel tan importante que desempeña el conocimiento de embarque; cuyo estudio detallado haremos en capítulos posteriores.

LA POLIZA Y EL CONOCIMIENTO EN RELACION AL CONTRATO DE FLETAMENTO.- La Póliza de fletamento es el documento que determina las condiciones del contrato de fletamento para la transportación total o parcial en un buque de las mercancías. Pero como se dijo ya antes, solo es un medio probatorio del contrato el cual necesariamente no debe de hacerse por escrito, es solo un medio de presunción contra el transportista del recibo a bordo de las mercancías embarcadas; pero eso no obstaculiza el que éste pueda demostrar lo contrario por otros medios de prueba.

En el transporte marítimo, la póliza ha sido reelegada a segundo término por el conocimiento utilizándose aquella solamente para fletamentos totales; o cuando el cargamento está destinado a un solo receptor determinado.

La póliza de fletamento, a través de sus cláusulas determina las condiciones en que debe realizarse el transporte convenido, no importando que el embarque de la mercancía se haya efectuado o no; pues esto será ya función del conocimiento.

Así: Para la realización de un transporte de mercancía, se podrá utilizar una póliza de fletamento conjuntamente con un conocimiento; pero aquí la función del conocimiento al expedirse junto con la póliza, difiere del empleado para las mercancías sueltas en donde no existe la póliza.

Dice Farliña: "Declarado aquel haber recibido las mercancías se refiere al transportador- y obligándose a entregarlas en el puerto de destino a la orden o al portador, con las cláusulas habituales, no respondiendo de peso, -

contenido, cantidad, calidad, etc, y añadiendo que las demás condiciones están de acuerdo con las previstas en la póliza de fletamento". (5)

Generalmente existen pólizas-tipo para facilitar la interpretación de los contratos y para evitar la competencia desleal entre los propios armadores y así tenemos pólizas-tipo para la transportación de cereales procedentes del mar negro, para el carbón etc; (6) pero teniendo una función mucho menor en el tráfico comercial; en cambio el conocimiento de embarque tiene una función económica y jurídica más amplia, puesto que existe sin necesidad de ella; y no solamente representando a la mercancía a bordo del buque, sino además teniendo la función de ser un título de crédito negociable; y la gran utilización que se hace de él en las operaciones de crédito, que en capítulo posterior se verá.

En cuanto a la interpretación de las normas de la póliza y del conocimiento cuando existen juntos generalmente son las mismas. El problema se presenta cuando sus cláusulas coinciden. Se ha discutido cuales cláusulas han de tener validez, para unos dicen que predominan las de la póliza, para otros las del conocimiento. Lo cierto es que no existe una solución uniforme, y siempre habrá la necesidad de examinar las circunstancias del contrato y ver, cual ha sido la intención de las partes respecto a los puntos discordantes. (7).

OTROS DOCUMENTOS:

En la expedición de documentación para el transporte comercial marítimo, aparte de los documentos antes mencionados, tenemos en menor escala, de frecuencia e importancia:

1.- Conocimiento de Recibido para Embarque.

- 2.- Conocimiento Directo.
- 3.- Delivery Order.
- 4.- Certificado de Entrega.
- 5.- Póliza de Seguro.
- 6.- Certificado de calidad, de peso, de salubridad, etc...
- 7.- Facturas consulares, aduaneras, de gastos, etc...
- 8.- Cartas de aviso a Bancos.
- 9.- Cartas de garantías, etc...

Algunos de ellos se irán viendo a través de las diferentes exposiciones que se harán en capítulos posteriores, pero en relación con el tema principal del -- estudio.

CITAS

- 1.- Cervantes Ahumada Raúl, Apúntes de Derecho Marítimo. en la catedra impartida en el año de 1966.
- 2.- F. Garo, "Derecho Comercial", Tomo II, pag. 607
- 3.- Danjon Daniel, "Tratado de Derecho Marítimo". Tomo II primera edición, -- Ed. Reus, S.A. 1932, pag. 356.
- 4.- idem, pag. 362.
- 5.- Fariña Francisco. "Derecho Comercial Marítimo", Tomo II Casa Editorial -- Bosch, 1956, pag. 50.
- 6.- idem, pag. 51
- 7.- idem, pag. 55 y siguientes.

CAPITULO TERCERO

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

- 1.- ANTECEDENTES HISTORICOS.
- 2.- DIVERSAS DENOMINACIONES
- 3.- ELABORACION DEL CONOCIMIENTO
- 4.- DEFINICION.
- 5.- FORMAS DE CONOCIMIENTO.

CAPITULO TERCERO

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

ANTECEDENTES HISTORICOS.

Viene de la palabra reconocimiento. Emerigon, citado por Pipia, dice - que es un reconocimiento, en su acepción primitiva significaba: reconocimiento que hacia el capitán de las mercaderías cargadas en el navío. (1)

Brunetti, (2) explica que su origen esta en: "La institución del cartolario de la nave, llevado por el escribano a cuyos asientos atribuyen plena fé de todos los estatutos adriáticos y mediterráneos (consulado del mar, ordenanzas de trani, ordenanzas de aragón, tablas de amalpi, etc.) Toda mercadería -- embarcada debfa estar registrada en el cuaderno o cartolario, asientos éstos - que debfan de hacerse con el mayor cuidado, a fin de poder identificar o determinar los efectos".

Después se hace la costumbre de darle al comerciante un recibo que era un extracto de las atestiguaciones del cartolario, como prueba de las mercancías embarcadas, generalizandose esta práctica en el siglo XIV y se convierte en un instrumento autónomo, emitido por el escribano y entregado al destinatario para justificar ante el propietario de la nave, su derecho a la mercancía. En esta forma, el conocimiento se convierte en un documento solemne y probatorio. (3)

En el siglo XVII, el conocimiento adquiere nuevos caracteres, convirtiéndose en un documento representativo de mercancías, especialmente se generaliza en los países nórdicos, en donde la posesión del documento otorgaba a su tenedor la disponibilidad sobre las mercancías en el representadas, permitiendo en

esta forma, efectuar operaciones de compra-venta y de crédito, mediante la --- transferencia del documento.

Cervantes Ahumada (4), enseña que históricamente es el primer título -- representativo de las mercancías "La institución se estructura y se abre paso-- en la práctica, antes que los juristas establecieran los perfiles de la doctri-- na que la explica".

En el derecho mexicano, el conocimiento de embarque lo tenemos reglame-- ntado en las Ordenanzas de Bilbao de 1737, cuya aplicación "rigió en México co-- mo código de comercio, desde la época colonial hasta fines del siglo XIX", las ordenanzas en cuestión dicen: "El conocimiento es una obligación particular de un capitán o maestro de navío otorga por medio de su firma en favor de un nego-- ciante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas para iic-- varlas 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 con-- certado antes de la entrega". La entrega de la mercancía siguen diciendo las -- Ordenanzas; se hará previa restitución que se haga del conocimiento al capitán, si es una restitución parcial, se anotaran y firmarán "a espaldas del conoci-- miento". (5)

DIVERSAS DENOMINACIONES DEL CONOCIMIENTO.

En francés se les llama "Connaissement"; en inglés "Bill of Lading; en-- Italiano "Polizza Di Carico"; en portugués y brasileño "Conhecimento", en ale-- mán "Konneseament".

ELABORACION DEL CONOCIMIENTO

Generalmente las agencias o delegaciones de las compañías navieras faci-- litan a los cargadores o a sus agentes las tarifas de fletes, de sus servicios--

de transporte y las condiciones en que los efectúan. Al cargador que desea -- embarcar mercancías se le entregan tres impresos originales, anexándoles las -- copias necesarias, o requeridas; rellorando la agencia naviera con instruccio- nes del cargador, los espacios en blanco, con las menciones referentes a la fe- cha de entrega, clase, cantidad, peso, marcas, destino, etc. de las mercancías a transportar, debien do firmar un original el capitán del buque o en su defec- to, el representante naviero mediante una autorización especial; para que se -- extienda el "admitase" o permiso de embarque en una parte del documento, con -- cuyo permiso , se acompaña la carga que se entrega a bordo. Con los datos de- este impreso, se redacta el conocimiento, compulsando la agencia naviera, am- bos documentos y reteniendo los documentos que despues se entregarán al carga- dor.

En relación al pago de los fletes, el conocimiento puede tener estas dos moda- lidades:

- a) Flete por cobrar, en donde el flete deberá ser pagado en el destino de las mercancías. En este caso, éstas no se entregarán, si el destinatario no tiene en su poder un original del conocimiento, b la entrega de éste al capitán para la entrega de aquélla, se le llama Rivalidación.
- b) Flete pagado, en donde éste se paga en el puerto de embarque de las mercan- cías.

DEFINICION.

"El conocimiento de embarque es un documento emitido por (o a nombre de) la -- persona que recibe las mercancías mediante el cual dicha persona reconoce su -- recepción así como la obligación de entregarlas al fin del viaje a quién resu- lta legitimado por el título". (6).

FORMAS DE CONOCIMIENTO.

Barrera Graff, (7) enuncia las siguientes formas, en que se puede emitir un co conocimiento:

1.- Por el número de ejemplares:

- a) Conocimientos singulares.
- b) Conocimientos múltiples.

2.- Por la ruta a seguir en las mercancías:

- a) Conocimiento directo.
- b) Conocimientos indirectos, estos dan lugar a transbordos.

3.- Por las cláusulas consignadas en el documento y delimitación de responsabilidades del portador, serán:

- a) Clean bill of lading.
- b) Full bill of lading.

4.- Por el lugar en que deba de entregarse la mercancía para su transporte:

- a) Conocimiento de embarque.
- b) Conocimiento de recibido para embarque.

Barrera Graff, (7) enuncia las siguientes formas, en que se puede emitir un co conocimiento:

- 1.- Por el número de ejemplares:
 - a) Conocimientos singulares.
 - b) Conocimientos múltiples.
- 2.- Por la ruta a seguir en las mercancías:
 - a) Conocimiento directo.
 - b) Conocimientos indirectos, estos dan lugar a transbordos.
- 3.- Por las cláusulas consignadas en el documento y delimitación de responsabilidades del portador, serán:
 - a) Clean bill of lading.
 - b) Full bill of lading.
- 4.- Por el lugar en que deba de entregarse la mercancía para su transporte:
 - a) Conocimiento de embarque.
 - b) Conocimiento de recibido para embarque.

CAPITULO CUARTO

FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO

1.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO PRUEBA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

2.- CARACTERISTICAS Y FUNCIONES DE LOS REQUISITOS:

A).- NOMBRE, DOMICILIO Y FIRMA DEL TRANSPORTADOR, (ARTICULO 168 DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS)

3.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO DOCUMENTO PROBATORIO DE LAS MERCANCIAS A BORDO DEL BUQUE.

4.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TITULO DE CREDITO REPRESENTATIVO DE MERCANCIAS.

CAPITULO CUARTO

FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Los tratadistas señalan tres funciones al conocimiento de embarque:

- 1.- El conocimiento como prueba del contrato de fletamento.
- 2.- El conocimiento como documento probatorio de la mercancía que ha sido cargada a bordo del buque.
- 3.- El conocimiento como título de crédito, representativo de mercancías.

EL CONOCIMIENTO COMO PRUEBA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

En el segundo capítulo, se explicó en que consistía el contrato de fletamento y los documentos que se extendían para tal efecto, que podrían ser:

Póliza de Fletamento, conocimiento de Embarque y Conocimiento de Recibido para Embarque. Se dijo también las formas en que se podía celebrar el mencionado contrato y entre una de ellas era el Fletamento a Carga General, en el cual el capitán (1) recibe los efectos de cuantos cargadores le presenten mercancías, expediendo los documentos necesarios.

Generalmente, en la práctica, el contrato de fletamento se hace en forma oral; y el primer documento que expide el agente naviero al cargador es la "Boleta de Embarque", por la que se le dá orden al capitán de recibir a bordo las mercancías en ella indicadas; una vez éstas a bordo del buque, se expide el conocimiento de embarque, surgiendo implícita en esta forma la prueba del contrato de fletamento, al especificar la mercancía objeto del transporte, con determinación del nombre del cargador, del transportador, del destinatario, puerto de salida o de carga y de descarga, etc.

El conocimiento de embarque, como quedó establecido en el capítulo segundo, ha

substituido a la póliza de fletamento en la época actual puesto que las agencias y consignatarios (2) anunciar por medio de circulares, la prensa, radio y otras formas publicitarias, tanto, el movimiento de sus buques en servicio con escalas y horarios pre-establecidos, indicando que pueden transportar mercancías determinadas o en general, ya sea que ocupen una o más bodegas dentro del comportamiento del buque.

La Póliza de fletamento, lo que prueba es solamente el derecho que tiene el fletador por su parte, de usar el buque en las condiciones convenidas en el contrato; y por la parte del fletante el de que áquel cargue, solo de acuerdo con las estipulaciones determinadas. (3)

El conocimiento de embarque se otorga, cuando el contrato ha empezado a cumplirse mediante el embarque de la carga; por lo tanto puede haber póliza de fletamento sin el conocimiento, y puede haber conocimiento, sin póliza de fletamento; pudiendo otorgarse un conocimiento único, para toda la carga; supliendo, en esta forma, a la póliza, en cuanto documento probatorio de las estipulaciones convenidas. (4).

El artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos dice: "El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero, por sí o por conducto del Capitán del buque, expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

- 1.- El nombre, domicilio y firma del transportador;
- 2.- El nombre y domicilio del cargador;
- 3.- El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expide el conocimiento o la indicación de ser al portador;
- 4.- El número de orden del conocimiento.

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

De donde se desprende que la prueba del contrato de fletamento se determina por medio del conocimiento pues los armadores y cargadores generalmente pactan verbalmente las estipulaciones con las empresas navieras o los agentes marítimos. En la práctica llevan de los conocimientos especificados al reverso, una serie de cláusulas, que determinan las condiciones a las cuales queda sujeto el transporte.

Visto así, el conocimiento como prueba del contrato de fletamento, deberá tener las menciones que establece el artículo 168 del ordenamiento antes invocado pues de lo contrario, puede resultar invalidados en parte o totalmente.

CARACTERISTICAS Y FUNCIONES DE LOS REQUISITOS.-

1).- EL NOMBRE, DOMICILIO Y FIRMA DEL TRANSPORTADOR.

Esto constituye un requisito esencial del conocimiento; y en este punto nuestra legislación con todo acierto, no establece el nombre del capitán como se hace en otras legislaciones. Esto fué importante en épocas pasadas, pero nó, en la época actual; en donde ha adquirido un papel secundario. Malvagani (5)-

refiere que históricamente se justifica su inclusión dentro de los requisitos del conocimiento; pues cuando el buque se alejaba del puerto de matrícula --- transportando mercancías y la travesía duraba meses el capitán no podía recibir instrucciones del armador; después de haber cumplido su cometido, una -- vez descargada la mercancía objeto del transporte, generalmente buscaba para -- llevar al regreso de la aventura marítima un nuevo cargamento; hoy en día, -- los medios tan modernos de comunicación permiten al armador además de estar -- en contacto continuo con el barco, conocer en forma actual y anticipadamente -- la clase de carga que encontrará allá; y podrá en esta forma concertar él mis -- mo, o tenerlo ya allistado por medio de su agente marítimo en el puerto de des -- tino, un nuevo cargamento para el viaje de retorno, máxime si se trata de bu -- ques pertenecientes a empresas de navegación. Es práctica generalmente esta -- blecida en el conocimiento de embarque lleve también la firma del agente na -- viero y el domicilio de éste.

2).- EL NOMBRE Y DOMICILIO DEL CARGADOR.-

Sirve éste, para fijar las obligaciones y derechos, además de deslindar las -- responsabilidades entre los contratantes y en relación a terceros; al asentar -- las habrá de determinarse con que calidad interviene cada interesado, en el -- contrato, ya sea como propietarios o como mandatarios en la entrega de la mer -- cancia. (6)

Fariña (7) sostiene que no debe ir necesariamente la firma del cargador; y con -- acierto nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no la establece; puesto -- que su falta no invalida las cláusulas puestas al reverso del conocimiento de -- embarque, pues el armador podrá invocarlas después que el cargador las haya -- conocido. No obstante, el maritimista argentino Malvagni (8), opina que la -- firma del cargador si es necesaria cuando el conocimiento se juzga de contrato;

ya que en todo contrato es necesario que conste indudablemente, el acuerdo de las partes; y si aquel no tiene la firma del cargador, se tendrá al transportador solo como simple depositario de la mercancía con todas las responsabilidades que implica el depósito. Continúa afirmando que si en la práctica los conocimientos no aparecen firmados por el cargador (excepto en determinados países como Brasil, en donde se exige la firma del cargador para visar los documentos) es porque éstas personas se resisten a firmarlos por diversidad de razones; y en vista de la competencia surgida entre los mismos armadores, estos no les exigen cumplir con este requisito.

Cabe, al respecto, una corta discusión del asunto: ¿Si falta la firma del cargador, el conocimiento es medio probatorio del contrato de fletamento? Las opiniones están diversificadas y la jurisprudencia extranjera es contradictoria al respecto.

En Francia, algunas veces le niegan valor probatorio, en otras su carencia invalida la validez de las cláusulas derogatorias de responsabilidad; también se opina que la falta de firma del cargador, en el conocimiento, queda suplida por la firma que se ha hecho al endosar el documento. Lo cierto es que el conocimiento es un título de crédito, expedido como consecuencia del contrato de fletamento y como tal regido por las leyes mercantiles y civiles de las naciones en forma supletoria; y tal como lo dice Malgavani: en principio no puede exigirse al cargador, el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el conocimiento y cuya aceptación, por su parte, no se manifiesta mediante la firma.

En conclusión sin la firma del cargador, el conocimiento sólo vale como recibo de la mercancía a bordo y obliga unilateralmente al expedidor.

3.- EL NOMBRE Y DOMICILIO DE LA PERSONA A CUYA ORDEN SE EXPIDE EL CONOCIMIENTO O LA INDICACIÓN DEL SER AL PORTADOR.-

Farfán (9) señala que los conocimientos podrán emitirse en tres formas;

a).- Nominativos, los cuales tienen una circulación restringida porque designan a una persona como su titular y para su transmisión necesitan, además de su endoso, la anotación en el libro de registro.

b).- Conocimiento a la Orden, en donde aparece el nombre de una persona determinada pudiéndose transmitir la propiedad del documento por simple endoso y su entrega materialmente.

c).- Conocimiento al Portador, en donde no figura el nombre de persona determinada y se traspasan sus efectos por la simple entrega y tenencia material del propio documento.

En la práctica el conocimiento se extiende generalmente a la orden del mismo cargador, pues en esta forma se asegura el portador de posibles riesgos como que el comprador o el destinatario no paguen el flete o el precio de las mercancías a su arribo. Otras veces se pone a la orden del banco intermediario en un crédito documentario; facilitando así la propia operación de crédito. -- (10).

4).- EL NUMERO DE ORDEN DEL CONOCIMIENTO.-

Es muy importante esta mención en los conocimientos, y su exigencia, por demás acertada; nuestra LNCH lo determina, evitándo en esta forma fraudes en la expedición de los documentos, o errores entre las partes contratantes y terceros de buena fé. Farfán (11) recomienda que los documentos deben ser extendidos además en varios ejemplares o copias.

Pero el conocimiento bajo el aspecto de contrato de fletamento, requerirán tan-
tos ejemplares como partes interesadas intervengan en su celebración. Cuando
el conocimiento es a la orden del cargador, (12) éste, puede endosarlo; siendo
necesaria su determinación es indispensable y necesaria como recurso testimo-
nial para evitar fraudes con los demás ejemplares que se pueden expedir.

En la práctica la expedición y distribución de los ejemplares es: uno para el
armador que complementa la documentación del buque, otro para el cargador pu-
diendo éste solicitar otras copias para negociar el título, para enviarla al
banco documentando el crédito, o para enviarla al destinatario. Es necesario
en este caso tal y como lo ordena la ley, expresar el número de conocimiento -
que se expiden; protegiendo, en esta forma a los adquirentes de buena fé. Fa-
rriña (13) comenta que en la práctica moderna se exigen que en el anverso del -
documento, se consigne si es duplicado, copia o no negociable. Por lo general
ya llevan impresa esta anotación los juegos de esqueletos de conocimiento que,
para su objeto, poseen los armadores.

5).- LA ESPECIFICACION DE LOS BIENES QUE DEBERAN TRANSPORTARSE, CON LA INDICA-
CION DE SU NATURALEZA, CALIDAD Y DEMAS CIRCUNSTANCIAS QUE SIRVAN PARA SU IDEN-
TIFICACION.

El conocimiento se expide para mercancías determinadas; es decir en detalle, y
habrán de consignarse sus características particulares que servirán para deter-
minar en su caso las consecuencias que se deriven de algún acontecimiento que-
ocurriera durante la travesía, además de que otras veces es exigencia de carác-
ter aduanero su determinación porque serán la base para la fijación del Impues-
to por pagar, etc. Generalmente los conocimientos contienen los siguientes --
impresos: "Numerados claramente, con indicación de su peso en kilogramos"; --
otras indicaciones advierten el cargador las causas por las que de la mercade-

rfa, será el propio responsable: "Por cualquier daño o averfa que se produjese por dejar el cargador de declarar y marcar el peso de tales piezas o bultos, o por haberse declarado marcado incorrectamente o por no haberse establecido totalmente la naturaleza y el carácter de la mercadería o por descripción incorrecta de la misma". (14)

Las mercancías peligrosas como ácidos inflamables, explosivos, por su naturaleza peligrosos deberán declararse con toda precisión para que se pongan dentro de los embalajes especiales y los cuidados necesarios para su conservación y seguridad propia y con respecto a las demás cosas embarcadas al igual que las mercancías de mucho valor como son joyas, billetes de banco, etc.

La rapidez con que se realizan las transacciones comerciales, hacen que al momento de cargar, las mercancías, al capitán no le de tiempo de hacer un recuento específico de ellas; en consecuencia en los conocimientos se incertan las cláusulas exonerativas de responsabilidad protegiéndose los porteadores en esta forma, de las posibles eventualidades tocantes a la mercancía. (15)

6.- LA INDICACION DE LOS FLETES Y GASTOS DE TRANSPORTE, DE LAS TARIFAS APLICABLES Y LAS DE HABER SIDO PAGADOS LOS FLETES O SEAN ESTOS POR COBRAR.

El flete es el pago del transporte, y puede hacerse en el momento de embarcar la mercancía, al llegar a su destino, o en otra forma convenida. En los conocimientos redactados en forma impresa solamente será necesario llenar los espacios correspondientes para su determinación.

En los conocimientos antiguos, aparecía la determinación de la gratificación o capa.

7.- LA MENCION DE LOS PUERTOS DE SALIDA Y DESTINO.

Por razones obvias es necesaria la mención de puerto de salida y del puerto -- de destino de la nave; porque además pueden estipularse escalas intermedias, - modificandose por medio de itinerarios, en esta forma el trayecto directo del- buque. Se hará constar en el puerto de salida, si el barco ha sido fletado -- "a ordenes" o con "destino alternativo" (16) estos datos, nos dice Malvaganí, - pueden ser alterados de acuerdo con los derechos que se reserve el transporta- dor en las "condiciones generales" que se incertan en el reverso del conoci- miento, como pueden ser la modificación de la ruta y los del capitán por cond- ciones emergentes durante la navegación.

8.- EL NOMBRE Y MATRICULA DEL BUQUE EN QUE SE TRANSPORTEN SI SE TRATASE DE --- TRANSPORTE POR NAVE DESIGNADA.

Desde cierto punto de vista particular, el nombre del buque carece de importan- cia. Solo le importará a un fletador que haya concertado un flete por entero- tomando en cuenta la capacidad del buque, puesto que de éste, podrá hacer uso- de todas las bodegas que tenga para embarcar su mercancía; pero no lo será pa- ra aquel cargador que confie al transporte diversas mercancías sueltas, las -- cuales podrán viajar, junto con otras, a un destino determinado; importando en este caso, solo el arribo de ellas en el plazo convenido, cualquiera que hubie- ra sido el medio empleado. Menos necesario será el nombre del buque cuando se- expida un conocimiento de recibido para embarque; en donde ni remotamente se - tiene la idea de cual será el buque que transportará la mercancía pues la en- trega de ésta se hace en tierra y no a bordo del buque como en el caso del co- nocimiento de embarque. Los conocimientos tienen cláusulas especiales al re- verso, según las cuales el transportador se reserva el derecho de substituir - el buque que aparece indicado en el conocimiento original, teniendo además la- facultad de transbordar la mercancía de un buque a otro, si lo juzga pertinen- te.

La matrícula del buque carece de importancia, ya que como se dijo en párrafos anteriores, en las disposiciones generales de los conocimientos, se reservan el derecho de haber los cambios necesarios, para una mejor transportación de la mercancía.

9.- LAS BASES PARA DETERMINAR LA INDEMNIZACION QUE EL TRANSPORTADOR DEBA PAGAR EN CASO DE PERDIDA O AVERIA.

En los conocimientos, también tenemos impresas las cláusulas exonerativas de responsabilidad, por medio de las cuales los transportadores eluden responsabilidades por causas fortuitas o de fuerza mayor.

El artículo 175 de la LNCM dice: "El transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y efectos cuando le sean imputables.- Cuando los daños se deban a vicios ocultos, caso fortuito o fuerza mayor, a instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento, el transportador quedará exento de responsabilidad" El artículo 176 del mismo ordenamiento, determina que dichos daños se calcularán de acuerdo con el precio de las mercancías en el lugar y en el tiempo en que debieran de entregarse, el artículo 177 establece que la responsabilidad del porteador por daños en la carga, además de pagar lo antes convenido indemnizará los daños y perjuicios que se hubieran causado; pero el artículo 178, agrega: "El porteador podrá reducir su responsabilidad proporcionalmente, siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes mas bajos que la tarifa ordinaria y que el cargador este en posibilidad de optar entre una u otra. En todo caso el porteador responderá de su culpa".

De lo expuesto, podemos concluir que no todas las menciones son necesarias para la existencia del conocimiento; pues la omisión de alguna de ellas no acarrea su nulidad. Será necesaria para su existencia: nombre del transportador

o agente, las mercancías a transportar aún cuando éstas, estén indicadas en forma genérica, el puerto de carga, de descarga, etc.

Por último diremos, que en las menciones que nos da el artículo 168 de la LNCM, no se hace mención a la fecha en que deberá expedirse el conocimiento, siendo necesario determinar la ya que desde ese momento nacerán los derechos y obligaciones para las partes contratantes. Importante es la fecha por ejemplo, en las compra-ventas marítimas en donde se ha fijado un plazo para su embarque y su arribo, y también para poder usar el crédito otorgado por el banco intermediario dentro de los plazos que se han fijado.

EL CONOCIMIENTO COMO DOCUMENTO PROBATORIO DE LA MERCANCIA A BORDO DEL BUQUE.

Obarrio (17) opina en el sentido de que el conocimiento prueba acabadamente, entre el cargador y el naviero, la verdad de sus enunciaciones, siendo reconocida por la ley como una presunción juris et de jure sin que pueda admitirse prueba en contrario; salvo el caso de que el capitán justifique, no poder contener el buque la totalidad de la carga indicada en el conocimiento, pero aquí actuaría con dolo ya que no tendrá facultad para expedir un conocimiento en donde no pueda caber toda la totalidad de la mercancía.

El conocimiento, también nos viene a probar el estado aparente de la mercancía que se pone a bordo del buque, su calidad, peso, marcas, donde hay la obligación por parte del capitán de verificar personalmente a aquella. Si se nota deterioro o mal estado en la mercancía, deberá de hacerse constar en el conocimiento, pues si no se hace así, existirá la presunción de que fueron cargadas en buen estado, quedando él responsable, al igual que, el armador, por cualquier avería que no hubiese sido especificada.

El conocimiento, así probará el estado aparente de la mercancía, más no la ca-

lidad intrínseca de la misma, ni su procedencia, pues no es ésta la función -- del capitán; ya que el no tiene los medios suficientes para conocer todas las naturalezas de las cosas que se embarcan. El solo constatará hechos notables a simple vista; se podrá acreditar la calidad y procedencia de las mercancías a través de certificados expedidos por autoridades administrativas o por peritos que nombren las partes, puesto que el capitán no tiene los conocimientos suficientes, ni el tiempo necesario para hacer una certificación correcta de la mercancía que se le entrega (18)

EL CONOCIMIENTO COMO TITULO DE CREDITO, REPRESENTATIVO DE MERCANCIAS. -

Esta función, quizá sea una de las mas importantes, por lo mismo, se tratará de hacer un estudio mas profundo en el capítulo siguiente.

CITAS

- 1.- Malvagani Antillio, "Contratos de Transporte por Agua",
Roque Depalma Editor. Buenos Aires, 1966, pag. 128.
- 2.- Farfña Francisco, ob. cit. tomo II, pag. 323.
- 3.- Malvagani, ob. cit. pag. 130.
- 4.- Idem, pag. 130
- 5.- Idem, pag. 138.
- 6.- Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo III, pag. 918
- 7.- Farfña Francisco, ob. cit, pag. 326
- 8.- Malvagani Antillio, ob. cit. pag. 142
- 9.- Farfña Francisco, ob. cit. pag. 329.
- 10.- Malvagani Antillio, ob. cit. pag. 143.
- 11.- Farfña Francisco, ob. cit. pag. 328
- 12.- Malvagani Antillio, ob. cit, pag. 144
- 13.- Farfña Francisco, ob. cit. pag. 328
- 14.- Malvagani Antillio, ob. cit, pag. 144
- 15.- Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo III, pag. 918.
- 16.- Malvagani Antillio, ob. cit. pag. 145
- 17.- Obarlo, Curso de Derecho Comercial, Tomo II, pag. 238.
- 18.- Garo, ob. cit. pag. 683.

CAPITULO QUINTO

EL CONOCIMIENTO COMO TITULO DE CREDITO

- 1.- DEFINICION DE TITULO DE CREDITO Y SUS CARACTERISTICAS.
- 2.- CLASIFICACION DEL TITULO DE CREDITO.
- 3.- FUNDAMENTO DE LA OBLIGACION CONSIGNADA EN EL TITULO DE CREDITO.
- 4.- CREDITO DOCUMENTARIO.

CAPITULO QUINTO.

EL CONOCIMIENTO COMO TITULO DE CREDITO.

"Para que exista crédito, dice Don Joaquín Garrigues, en su Curso de Derecho Mercantil, se requiere el transferimiento de la propiedad de un valor económico y el aplazamiento de la contraprestación equivalente", (1) Por su parte, el Licenciado Salvador Mondragón Guerra, expresa que siempre que se transfiera la propiedad de un bien y se aplaze la contraprestación correlativa, habrá crédito en sentido estricto.

DEFINICION DE TITULO DE CREDITO Y SUS CARACTERISTICAS.

Nuestra Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, en su artículo 1 nos dice que: "Son cosas mercantiles, los títulos de crédito. Su emisión, expedición, endoso, aval o aceptación, y las demás operaciones que en ellas se consignen serán, actos de comercio..." En el artículo 5 nos define, el mismo ordenamiento citando lo que es título de crédito, en los términos siguientes: "Son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna". Siguiendo la definición dada por Vivante, que dice: título de crédito es el documento necesario para ejercitar el derecho literal y autónomo que en ellos se consigna. La autonomía no la tenemos mencionada en nuestra ley, pero si se encuentra implícita en otras disposiciones, que en líneas posteriores se determinará.

Da la definición antes dada se desprenden, los cuatro siguientes elementos propios de los títulos de crédito; a saber: la incorporación, la legitimación, la literalidad y la autonomía.

a).- La incorporación. A este respecto, el Maestro Cervantes Ahumada, dice -

que el título de crédito es un documento que lleva incorporado un derecho, en tal forma, que el derecho va íntimamente ligado al título y su ejercicio está condicionado a la exhibición del documento; y, sin exhibir el título no se puede ejercitar el derecho en el incorporado. (2)

b) .- La legitimación. Agrega el mismo tratadista (3), es consecuencia de la primera y tiene dos aspectos: la legitimación activa que es la facultad de exigir del obligado en el título, el pago de la prestación en el consignado; la pasiva será la obligación que tiene el deudor de cumplir con la obligación consignada en el documento;

c) .- La literalidad. Es la medida del derecho asentado en el documento; y, por último,

d) .- La autonomía. Que es el derecho nuevo que tiene el titular del documento, independientemente del origen del mismo.

De donde concluimos que el conocimiento como título de crédito reúne las características antes enunciadas:

La de incorporación, se manifiesta, en cuanto a la necesidad del documento para ejercitar el derecho que en el se consigna; pudiendolo ejercitar éste el cargador o consignatario, en el caso de pérdida o avería de la mercancía embarcada; reclamando al naviero la reivindicación de todos los efectos transportados

Se ostenta la legitimación, en su aspecto positivo en la exigencia de tener la mercancía por parte del cargador o consignatario; y en su aspecto negativo por la obligación por parte del transportador de entregarla.

La literalidad se evidencia en cuanto a las menciones hechas; cumpliendo con los requisitos que se fijan en el artículo 168 de la LNCM ya estudiadas en el-

capítulo anterior.

La autonomía, por último, aparecerá en la facultad del tenedor del conocimiento para ejercitar los derechos inherentes por su sola tenencia. Cuando éstos se hallan transmitido, con las formalidades que fija la ley, es obvio que la situación autónoma se conservará y transmitirá plenamente.

CLASIFICACION DE LOS TITULOS DE CREDITO.

1.- Atendiendo a la ley que los rige:

- a).- Nominados o típicos. Son los que se encuentran regulados en la ley
- b).- Innominados. Son los que no están regulados en la ley en forma específica, pero sí lo están en los usos mercantiles establecidos.

De lo anterior, concluimos que el conocimiento de embarque es un título nominado o típico porque lo tenemos regulada en la Ley de Navegación y Comercio - Marítimos vigente.

2.- Por el derecho incorporado en el título:

a).- Títulos personales o corporativos, en donde ha su titular no se le da solamente un derecho de crédito; sino además, derechos no valorizables en dinero.

b).- Títulos obligacionales, en los que se encuentra implícito un derecho de crédito.

c).- Títulos reales, de tradición o representativos, en los que se encuentra un derecho real sobre las mercancías, aunque éstas no estén materialmente en poder del tenedor del documento.

El Doctor Cervantes Ahumada, nos dice, citando al autor Messineo, (4) que se-

reunen las características de éstos títulos en la siguiente forma:

" I.- En cuanto a su contenido, dan derecho no a una prestación de dinero, sino a una cantidad determinada de mercancías que se encuentran depositadas en poder del expedidor del documento,

" II.- El poseedor del título representativo estará en posesión de las mercancías por medio de su representante, o sea el depositario, el cual a su vez --- posee las mercancías nomine alieno.

" III.- Por lo que respecta al derecho que incorpora, no atribuyen solo un derecho de crédito sino que en consecuencia como derivación de la posesión de -- las mercancías, atribuyen un derecho actual de disposición de las mismas. El titular tiene la posibilidad de investir a otro del derecho de posesión, cediendo la investidura del derecho de posesión sobre el título".

Donadio, (5) citado por el Maestro Cervantes Ahumada, explica que el título -- representativo de mercancías, nos da dos derechos:

a).- "Un derecho de crédito, para exigir la entrega de las mercancías -- consignadas en el título".

b).- "Un derecho real sobre éstas mercancías".

El conocimiento de embarque, es pues un título de crédito clásico representativo de mercancías; y es importante porque facilita todas las operaciones que -- pueden hacerse con las mercancías estando éstas a bordo del buque, independientemente de su llegada al destino marcado, y de la entrega a sus adquirentes; -- desempeñando además la función económica en el mercado, de hacer circular valores, que de otra manera quedarían inmóviles mientras durase la travesía marítima.

Rodríguez y Rodríguez, (6) nos dice: "Quien compra mercancías y recibe un certificado de depósito, o un conocimiento de embarque, es como si hubiese recibido materialmente las mercancías o bienes a que estos títulos se refieren; ---- quien entrega uno de estos documentos en prenda, es como si hubiese entregado materialmente las cosas en él mencionadas".

El artículo 170 de la LNCM nos dá la confirmación de lo antes expresado; pues nos dice que: "El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre -- ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo"; de donde se desprende que el conocimiento participa de las características de los títulos de crédito, y puede considerarse como uno de ellos.

El conocimiento funcionará como título de crédito cuando haya sido endosado; -- desligándose en esta forma, del contrato de fletamento que le dió origen; y -- como documento probatorio de la prueba de la mercancía a bordo del buque.

El que adquiere el título, conocimiento de embarque y lo hace en la forma prevista por la ley, es el legítimo propietario de la cosa mueble referido en el mismo; y por lo tanto se atribuyen al nuevo tenedor, todos los derechos incorporados en el título mismo, principalmente en relación a la literalidad.

FUNDAMENTO DE LA OBLIGACION CONSIGNADA EN EL TITULO DE CREDITO.

Existen muchas teorías para su determinación, las podemos dividir en la siguiente forma:

- a).- Teorías contractuales.
- b).- Teorías intermedias.
- c).- Teorías unilaterales.

En las teorías contractuales, apoyadas por los franceses, entre otros, sostienen que el fundamento de la obligación se haya en la relación jurídica del suscriptor y del tomador del contrato originario, del cual es prueba el conocimiento. Se le opone el argumento, que el deudor no puede valerse de las excepciones derivadas del contrato primitivo contra terceros tenedores del título.

El deudor está obligado a pagar en virtud del título, aunque no lo estuviera en virtud del contrato primitivo.

Las tesis intermedias, en las que destacan las de Jacobi y Vivante, en donde quieren ver el fundamento de la obligación en el contrato originario, cuando el título no ha pasado a pasado a terceras manos, y encuentran un nuevo fundamento para el caso de que el título circule y llegue a manos de un tercero de buena fe; el Maestro Cervantes Ahumada refuta a éstas teorías diciéndonos que "resulta artificioso encontrar dos causas o fundamentos distintos para una obligación única".

Las teorías unilaterales, sostienen que el fundamento de la obligación está en un acto unilateral, ejecutado por el emitente o creador del título; desligada de toda relación entre emitente y primer tomador del título (7).

Nuestra ley, se basa en las teorías unilaterales, y dentro de todas éstas se cita la de Kutze, su creador, desarrollada en forma magistral por Lorenzo Mosca, en su teoría llamada de la creación; según esta teoría, el fundamento de la obligación radica en el hecho que el suscriptor crea un valor económico y al crear el título que tiene ya un valor en sus manos y que lo obliga por el hecho de su creación, aunque entre a la circulación en contra de su voluntad, no se trata de una declaración unilateral de voluntad, pues se puede firmar el título sin el ánimo de lanzarlo a la circulación sin querer obligarse. Esta

doctrina la tenemos aplicada en el artículo 71 de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito que a la letra dice: "La suscripción de un título al portador obliga a quien lo hace a cubrirlo a cualquiera que se lo presente, aunque el título haya entrado a la circulación contra la voluntad del suscriptor o después de que sobrevengan su muerte o incapacidad".

Haré la aclaración final que no todos los títulos de crédito están reglamentados en la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, sino que lo están dispersos en varios ordenamientos de los que ya hice mención en el primer capítulo, al tratar del conocimiento de embarque, que siendo título de crédito no lo regula esta ley; sino la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de reciente creación.

CREDITO DOCUMENTARIO.

Es muy importante esta forma de operar y sobre todo muy frecuente en los conocimientos de embarque. Ocurre en relación a la venta de mercancías cuando se determina el pago del precio a través del crédito documentario o venta documentada, en dos formas: 1).- Pago contra documentos, P/D y 2).- La aceptación contra documentos, A/P.

Estas operaciones, requieren la intervención bancaria para el financiamiento o ejecución de las compras-ventas, al llevarlas a cabo, lo cual puede hacerse en estas dos formas:

a).- Como simple relación de mandato a favor del cliente, que adquiere los documentos; pagando el precio al vendedor.

c).- Concediendo al cliente un crédito; sea de aceptación, de pago, de descuento o de anticipo sobre documentos.

La marcha operatoria es como sigue:

El banco que acepta o paga, recibe los documentos representativos de la mercancía, que en este caso es el conocimiento de embarque, se le transfiere la disponibilidad sobre ellas, en garantía del crédito otorgado. (9)

Edwards, citado por Barrera Graff en su obra, "Estudios de Derecho Mercantil", opina que la venta mediante la apertura de crédito documentado, en cualquiera de sus dos formas, ha nacido y desarrollado, merced a necesidades económicas; que han permitido elaborar una esmerada aunque complicada técnica jurídica. -- Esta clase de venta, en lo económico, cumple una exigencia del desenvolvimiento y del desarrollo actual del comercio que requiere la movilización rápida de las mercancías; y desembaraza a las transacciones mercantiles de las engorrosas formalidades, los rigorismos y las otras trabas a que pudieran quedar sujetas, por tratarse de contratos de plaza a plaza, generalmente entre países distintos. (10)

En esta clase de ventas, el vendedor quiere obtener el pago de la mercancía, mediante la apertura del crédito bancario a su favor. El banco aceptante puede actuar en relación al precio pactado en alguna de las siguientes formas:

- a).- "Una operación de ejecución diferida", de venta de plaza, a plaza.
- b).- Sometido a una condición resolutoria del examen de los documentos.
- c).- Como modalidad especial respecto al pago del precio, garantizando en esta forma al vendedor, la satisfacción de su derecho; y asegurándole el cumplimiento de la obligación contraída por el comprador. (11)

Cabe hacer alusión, de que generalmente este crédito de documentos se -

hace por medio de la compra-venta CIF, la cual es definida por la International Lay Association en la siguiente forma: "La venta CIF, es un convenio en -- virtud del cual el vendedor se obliga a entregar a bordo de la nave, para ser transportada a su destino, una mercancía determinada en género, por un precio que comprende, además del valor de las mercancías, el costo del seguro y el del transporte al puerto de destino. Desde el momento en que se efectúa el embarque, el vendedor no puede disponer de las mercancías ni efectuar modificación alguna en la composición de los lotes; los riesgos de la mercancía pasan a cargo del comprador desde que ella ha sido puesta a bordo de la nave. La mercancía está representada por los documentos (conocimientos de embarque, póliza de seguro) cuya tradición al comprador equivale a la posesión de la mercancía misma por parte de dicho comprador". (12)

Diremos por último que el documento necesario para que opere la apertura del crédito serán la letra documentada acompañada de los siguientes:

- 1.- Esenciales: la factura y el conocimiento de embarque.
- 2.- Naturales: son los que ordinariamente acompañan a la mercancía, pero no son necesarios; puesto que las partes pueden renunciar a ellos. Estas pueden ser la póliza de fletamento y el certificado de seguros.
- 3.- Accidentales, los que aparecen por acuerdo de las mercancías, documentos consulares, los aduanales, permiso de exportaciones, etc... (13)

Nuestra legislación mexicana, tiene reglamentado al crédito documentario en la LTOC con el nombre de "Crédito Confirmado", quizá por confusión de la jurisprudencia inglesa y con la doctrina italiana; en el proyecto de código de Comercio, se le reglamenta con el nombre apropiado. (14)

C I T A S :

- 1.- Derecho Mercantil, obra citada en los apuntes del Lic. Salvador Mondragón-Guerra, en 1966.
- 2.- Cervantes Ahumada "Títulos y Operaciones de Crédito" pag. 20.
- 3.- Idem, pag. 21
- 4.- Idem, pag. 29
- 5.- Idem, pag. 29
- 6.- Derecho Mercantil, Tomo II, pag. 397
- 7.- Apuntes de Clase del Lic. Mondragón Guerra, 1966
- 8.- Barrera Graff Jorge "Estudios de Derecho Mercantil" 1958 pag. 1
- 9.- Idem, pag. 2
- 10.- Idem, pag. 2
- 11.- Idem, pag. 8
- 12.- Carlogroso "Le Operazioni Bancarie su Documenti" pag. 100 citada por Barrera Graff, obra citada, pag. 35
- 13.- Barrera Graff, obra citada, pag. 39
- 14.- Cervantes Ahumada, obra citada, pag. 271.

CAPITULO SEXTO

**CONOCIMIENTO DE RECIBIDO
PARA EMBARQUE**

- 1.- ORIGEN**
- 2.- NATURALEZA JURIDICA**
- 3.- VENTAJAS E INCONVENIENTES**
- 4.- REGULACION EN LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.**
- 5.- OTRAS MODALIDADES DEL CONOCIMIENTO:**
 - a) Conocimiento Directo.**
 - b) Delivery Order.**

CONOCIMIENTO DE RECIBIDO PARA EMBARQUE

En el capítulo III, al hacer una breve clasificación de las formas principales del conocimiento, aludimos a una de ellas, donde se tomaba en cuenta el lugar en que la mercancía debía ser entregada para su transporte que podía ser de -- dos clases:

- a) Conocimiento de Embarque.
- b) Conocimiento de Recibido para Embarque.

ORIGEN -

Lo tenemos en Inglaterra, como producto del gran desarrollo en la exportación de mercancías que en un momento determinado hizo casi imposible la entrega de ella a bordo del buque, además los grandes avances de la navegación, la competencia entre los armadores, la escases de bodegas, etc. Todos estos hechos -- hicieron que los grandes almacenes, especialmente los que se dedicaban a la -- guarda de las mercancías incrementaran su desarrollo.

Ripert (1) al respecto nos dice que el conocimiento de recibido para embarque, alcanzó gran desenvolvimiento en los Estados Unidos de Norte América en la --- primera guerra mundial, debido a la acumulación de mercancías que hubo en los puertos del Atlántico y por la escases de tonelaje.

En principio, en el conocimiento de embarque, vemos que el capitán no puede en entregar la mercancía si ésta no se encuentra a bordo del buque, pero como se explicó ya antes, las necesidades prácticas hicieron posible tal modificación -- por la gran cantidad de mercancías en los puertos, implantación de líneas regu- lares de navegación, etc. entonces fué posible que el cargador del buque en -- vez de esperar la llegada de éste para embarcar, la remiten en forma anticipa- da a los depósitos de la empresa, comprometiéndose ésta a embarcarla. Al reci-

bir la mercancía el transportador, emite un conocimiento. En un principio estos ofrecían el inconveniente de que los compradores adquirían la mercancía -- estando ésta en tierra con posibilidades de que por algún accidente no previsible, la mercancía no fuese embarcada, por esta razón, los Bancos de Australia y Nueva Zelandia se negaron a aceptar este tipo de conocimientos dificultándose su circulación, se vuelve entonces a expedir un conocimiento con indicación del buque cuando recibían las mercancías en depósito. (2).

Los conocimientos de recibidos para embarque, nacieron de necesidades del comercio marítimo, llegando a un reconocimiento internacional en el artículo 3 inciso C de las Reglas de la Haya en 1921, pasando luego el artículo a la Convención de Bruselas de 1924 en el inciso E.

NATURALEZA JURIDICA.

Se ha discutido mucho su naturaleza, dicen algunos tratadistas que no puede -- ser un conocimiento de embarque porque le falta la fecha en el momento de la expedición de la carga, para la realización del crédito documentario, no sirve como prueba del contrato de fletamento, otros dicen que solamente contiene una promesa de transporte etc., Ripert (3) dice: "El conocimiento de recibido para embarque no solo establece la existencia del contrato de transporte, sino que también prueba que el ha recibido un principio de ejecución al hacerse cargo-- el porteador de las mercancías".

En nuestros días, la mayoría de los tratadistas adoptan un criterio uniforme, -- al equipararlo con la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque, o sea, que participa de las tres características de este:

- 1.- Como prueba del contrato de fletamento.
- 2.- Como título representativo de mercancías.

3.- Como prueba de que la mercancía fué recibida por el transportador.

Se diferencia del conocimiento de embarque en este último punto puesto que esta prueba la mercancía a bordo del buque y en cambio el conocimiento de recibido para embarque prueba que la mercancía fué entregada en los almacenes del transportador; prueba el contrato de fletamento ya que este es un contrato consensual y no exige para su constitución la entrega de las mercancías sobre la nave, solo es necesario que queden a disposición de la empresa naviera las mercancías, para su transporte; en un título de crédito porque es el documento necesario para ejercitar los derechos que en él se consignan, pudiéndose éste emitir en las formas previstas de los títulos: a la orden, nominativos y al portador, transfiriéndose con las formalidades que exige la ley, ya explicados en capítulos anteriores.

REGULACION EN NUESTRO DERECHO POSITIVO.

Lo tenemos regulado en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, en el artículo 169, que a la letra dice:

"Si las mercancías hubieren sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además;

I.- La indicación de "recibido para embarque"

II.- La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras sean embarcadas;

III.- El plazo fijado para el embarque".

El artículo 170 le da el carácter de título de crédito.

Cabe hacer la mención, que la falta de seguro en la mercancía y que se expide un conocimiento de recibido para embarque, no es requisito indispensable en --

Es de origen Inglés desarrollándose en el mundo entero al amparo de las compra ventas contra documentos.

El vendedor generalmente hace remisiones conjuntas y posteriormente al embarque de las mercancías y en posesión aún del documento fracciona la carga y adjudica partes alícuotas de ellas en distintos adquirentes, también se da el caso de que los compradores de la mercancía que quieren vender parte o la totalidad de la carga en fracciones, y para tal efecto, precisan también fracciones del conocimiento ya en su poder; mediante emisión de órdenes de entrega a favor de los subadquirentes; lo que puede emitir también la institución bancaria que concedió el crédito y que conserva el conocimiento girado por el vendedor.

Requisito (11).-

- a).- Sólo pueden emitirse por el tenedor legítimo del conocimiento.
- b).- Supone la existencia de un conocimiento de embarque del cual son títulos fraccionados y por consiguiente de carácter accesorio.
- c).- Son emitidos contra el poseedor material de la mercancía o contra su representante (capitán, depositario, representante de la empresa naviera en el puerto de descarga).

La doctrina distingue: a) Orden de entrega propia.- Los emite el poseedor del conocimiento de embarque contra el poseedor material de las mercancías quien sabe de la emisión y hace la anotación respectiva en el conocimiento. Si sustituye a toda la mercancía el conocimiento se retira de la circulación, son títulos propios, de tradición y dan todo el derecho a su tenedor.

- b).- Orden de entrega impropia, los emite el poseedor del título pero sin con curso del portador o agente naviero como el anterior, quien no sabe de su - -

existencia hasta su presentación. Estos realmente no son títulos de crédito representativos de mercancías, ni dan a su poseedor los derechos que otorga el conocimiento pues sigue valiéndose en su integridad y el portador entrega la mercancía en los términos que da el conocimiento.

En la doctrina, se ha discutido su naturaleza jurídica de las ordenes de entrega, llamada en inglés Delivery Orders. El Maestro Cervantes Ahumada, dice que las ordenes de entrega propias, si son títulos de crédito, al igual que el conocimiento de embarque, puesto que substituye a éste en la parte de las mercancías que ampara, sirve como prueba del transporte y de todo contrato de fletamento celebrado. Las ordenes de entrega impropias, no son consideradas como títulos de crédito, puesto que no legitiman al tenedor frente al poseedor material de las mercancías. (12).

CITAS

- 1.- Ripert, citado por Barrera Graff, ob. cit. pág. 55
- 2.- Antillo Malvagani, ob. cit. pág. 702
- 3.- Ripert, citado por Barrera Graff, ob. cit. pág. 56
- 4.- Ripert Idem, pag. 57
- 5.- Antillo Malvagani, ob. cit. pág. 703
- 6.- Cervantes Ahumada, ob. cit. pág. 192
- 7.- Farfina Francisco, ob. cit. pág. 335
- 8.- Idem. pág. 336.
- 9.- Malvagani Antillo, ob. cit. pág. 716
- 10.- Barrera Graff, ob. cit. pág. 75
- 11.- Idem, pág. 76 y siguientes.
- 12.- Apuntes de Derecho Marítimo.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- El contrato de transporte marítimo generalmente es un contrato de adhesión, puesto que no es posible encontrar la manifestación común de las partes, ya que las empresas navieras ofrecen al público un contrato ya elaborado, sale del campo del derecho privado para caer en el campo del derecho público y dentro de éste, en el del derecho administrativo, pues requiere de la autorización estatal, en cuanto al establecimiento de las tarifas, ya que no se deja al arbitrio de las empresas navieras su fijación.

SEGUNDA.- En el transporte marítimo que se hace bajo buques "liners" sí encontramos el contrato de adhesión; en cambio, en lo que respecta a los buques "tramps", éstos están sujetos a las leyes económicas de la oferta y la demanda, por lo tanto aquí sí pueden las partes contratantes estipular libremente las condiciones bajo las cuales se llevará a cabo el transporte,

TERCERA.- La póliza de fletamento, ha venido a ser substituída por el conocimiento, debido a las facilidades que ofrece éste en las transacciones comerciales en el ámbito internacional.

CUARTA.- El conocimiento es un título de crédito representativo de mercancías, y la circulación de éstas ha sido incrementada a través de la expedición de este título.

QUINTA.- Consideramos necesario introducir en el artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, entre uno de sus requisitos, la fecha en forma expresa, elemento esencial, ya que desde ese momento nacerán los derechos y obligaciones para las partes.

SEXTA.- La conveniencia de ampliar el artículo 6 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en relación a la supletoriedad de las leyes que se enuncian en ese artículo, ya que si el conocimiento es un título de crédito como quedó demostrado, creo que como tal deberá de aplicarse en forma supletoria la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, cosa que la disposición de referencia omite.

SEPTIMA.- Es conveniente que México se adhiera a la Convención Internacional de Bruselas de 1924, ya que prácticamente esta se usa respecto de los conocimientos, en el ámbito internacional, y en esta forma quedaría legalmente una situación de hecho.

LEGISLACION CONSULTADA

Constitución de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley General de Comunicaciones y Transportes.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Código de Comercio.

Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Ley del Contrato de Seguro.

Convención Internacional de Bruselas de 1924.

BIBLIOGRAFIA

Ascarelli Tullio. " Derecho Mercantil ", traducción del Lic. Felipe de J. Tena Editorial Porrúa Hnos, México, 1940.

Barrera Graff Jorge. " Estudios de Derecho Mercantil ", Editorial Porrúa Hnos. 1958.

Borja Soriano Manuel. " Teoría de las Obligaciones ". Editorial Porrúa Hnos. - Tomo I y II, 1959.

Cervantes Ahumada Raúl. " Apuntes de Derecho Marítimo " 1966.

Cervantes Ahumada Raúl, " Títulos y Operaciones de Crédito ". Editorial Herre- ro, 4ta. edición, 1964.

Cervantes Altamirano Efrén. Apuntes de Derecho Mercantil, 1966

Danjon Daniel, " Tratado de Derecho Marítimo ", Tomo II, Primera edición. Edi- torial Reus, S. A., 1932.

Enciclopedia Jurídica Omega, Tomo III, Editorial Bibliográfica Argentina.

Fariña Francisco, " Derecho Comercial Marítimo ", Tomo II, Casa Editorial - - Bosch, 1956.

Garbí Undabarrana José María, " Derecho Marítimo Práctico ", Editada por la - Oficina Central Marítima, Madrid, 1958.

González Lebrero Rodolfo A., " Manual de Derecho de la Navegación ". Editorial Depalma, Buenos Aires, 1964.

Gutiérrez y González Ernesto, " Derecho de las Obligaciones ", Editorial Cají- ca, Primera Edición, 1965.

Henri y León Mazeaud, " Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Cuasidelictual ". Traducción del Sr. Lic. Luís Alcalá Zamora y Cas-
tillo, Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos Aires, 1960.

Larrañaga y Pina, " Derecho Procesal Civil ", Editorial Porrúa Hnos. 1961.

Malvaganí Antillio, " Contratos de Transporte por Agua ", Roque Depalma Editor
Buenos Aires, 1956.

Mantilla Molina Roberto, " Derecho Mercantil ", tercera edición, Porrúa Hnos.
1956.

Mezzerá Alvarez Rodolfo, " Curso de Derecho Marítimo ", segunda edición, Orga-
nización Medina, Montevideo, 1954.

Mondragón Guerra Salvador, Apuntes de clase, 1966.

Obario F. " Curso de Derecho Comercial ", Tomo II.

Rodríguez y Rodríguez Joaquín, " Curso de Derecho Mercantil ". Tomo I, Editó-
rial Jus. 1947.

Schuldreich Tallada Héctor, " Derecho de la Navegación ", Cuarta edición. - -
Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, Buenos Aires, 1963.

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO FIRMADO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924.

El Presidente de la República Alemana, el Presidente de la República Argentina
..... etc.

Habiendo reconocido la utilidad de fijar por acuerdo, ciertas reglas uniformes de la ley relacionadas con los Conocimientos, se ha decidido llevar a cabo una Convención con este objeto, y se han designado los siguientes plenipotenciarios: (sigue la lista de plenipotenciarios) los que debidamente autorizados para el efecto, han aceptado como sigue:

ARTICULO 1.-

En la Presente Convención, las siguientes expresiones son usadas con los significados descritos abajo:

- 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 unicamente a los Contratos de transporte comprobado mediante un Conocimiento de Embarque o por cualquier otro documento que constituye 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).- " MERCADERIAS " comprende bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier naturaleza, exceptuando animales vivos, o de la carga que en el contrato de transporte se halla declarado como embarcado sobre cubierta y que en

el hecho así se transporte.

d).- " BUQUE ", significa toda embarcación usada para el transporte de mercadería por mar.

e).- " TRANSPORTE DE MERCADERIAS " se refiere al tiempo transcurrido desde el momento del embarque de la mercadería a bordo del buque hasta el desembarque del mismo.

ARTICULO 2.-

Bajo reserva de las disposiciones del artículo 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, está obligado a ejercer una diligencia razonable para:

a).- A que el barco esté en condiciones 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 las disposiciones del artículo 4, procederá en forma apropiada y cuidadosa a la carga, manipuleo, estiba, transporte, custodia, cu

dados y descarga de las mercaderías transportadas.

3.- Después de haber recibido y cargado las mercaderías, el transportador o el capitán o agente del transportador deberá, a demanda del embarcador, expedirle un Conocimiento en el que, entre otras menciones, consten:

a).- Las marcas principales y necesarias para la identificación de las mercaderías, tales como hallan sido proporcionadas por escrito por el cargador antes del embarque de ellas, con tal de que dichas marcas hayan sido estampadas o colocadas sobre las mercaderías sin embalaje o sobre las cajas o embalajes que las contengan, de manera que normalmente ellas deberfan 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 proporcionados por escrito por el cargador.

c).- El estado y condición aparente de las mercaderías 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 correspondan exactamente a las mercaderías recibidas o cuando no ha dispuesto de medios razonables para verificarlos.

4.- Un Conocimiento, extendido con tales menciones importará, salvo prueba en contrario de que las mercaderías fueron recibidas por el transportador de conformidad a lo descrito en el párrafo 3, a), b) y c).

5.- Se considerará que el cargador será tenido como garante al transportador en el momento de la exactitud de las marcas, número, cantidad y peso, tal como hayan sido proporcionadas por él y el cargador indemnizará al transporta-

dor de todas las pérdidas, daños y gastos que surjan o resulten de la inexactitud de dichas mercaderías.

6.- Salvo que una noticia de pérdida o daño 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 las mercaderías y de su entrega bajo la custodia de la persona que tenga derecho o la misma según las estipulaciones del contrato de transporte, tal retiro de las mercaderías constituirá salvo prueba en contrario, presunción de que fueron entregadas por el transportador tal como aparecen descritas en el Conocimiento. Si las pérdidas o daños no fueron 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 presuntos, 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 pidiere, la mención de "embarcado" siempre que el cargador restituya contra entrega de dicho Conocimiento cualquiera que se le hubiere 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 hubiere entregado en primer término, el nombre del buque o los de los buques en los cuales

las mercaderías se hubieren embarcado y la fecha o las fechas de embarque, y con estas anotaciones si el documento contiene las menciones del artículo 3 párrafo 3, será considerado en cuanto a los fines de este artículo, como un Conocimiento con la mención " embarcado ".

8.- Toda cláusula, convención o acuerdo en el contrato de transporte que exponga al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño en la mercadería que provenga de negligencia, culpa u omisión de los deberes y obligaciones prescritas en este artículo, o atenuando este será nula, inexistente y sin ningún efecto. La cláusula que cede el beneficio del seguro al transportador o cualquiera otra similar se considerará como exonerativa de responsabilidad del transportador.

ARTICULO 4.-

1.- Ninguno ni el transportador ni el buque serán responsables por las pérdidas o daños que resulten del estado de inavergabilidad, salvo que sea imputable a una falta de diligencia razonable por parte del transportador para hacer el buque navegable o para armarlo, equiparlo o aprovisionarlo convenientemente o para apropiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficos y todos los demás espacios del buque donde las mercaderías sean cargadas en forma tal que sean aptas para recibir, transportar y conservarlas el todo de conformidad las prescripciones del artículo 3 párrafo 1. Siempre que una pérdida o daño haya resultado de la inavergabilidad del buque la carga de la prueba en lo que concierne al ejercicio de las diligencias razonables recaerá sobre el transportador o sobre cualquiera otra persona que pretenda ampararse en exoneración prevista en el presente artículo.

2.- Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que-

resulte o prevengan.

- a).- De actos, negligencia o culpa del capitán, tripulantes, prácticos 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 a la culpa del transportador
- c).- Riesgos, peligros ó 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.
- h).- Restricciones por cuarentena.
- i).- Acto y omisión del cargador ó propietario de las mercaderías, de su agente o representante.
- j).- Huelgas, cierres patronales, paros o limitaciones en el trabajo cualquiera sea la causa, parciales o totales.
- k).- Motines o conmociones civiles.
- l).- Salvamento de vida, bienes en el mar, o tentativa de ello.
- m).- Merma en el volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño que provengan de vicio oculto, propio o de la naturaleza especial de las mercaderías.

n).- Insuficiencia del embalaje.

o).- Vicios ocultos que escapen a una diligencia razonable.

p).- 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 reclamen 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, sus agentes o 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 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 daño causados a las mercaderías o que se vinculen a ello, por una suma mayor de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra, salvo que la naturaleza y el valor de tales mercaderías hayan sido declaradas por el cargador antes de su embarque y que esta declaración haya sido inscrita en el Conocimiento.

Esta declaración inscrita en el Conocimiento constituirá una presunción salvo prueba en contrario pero no obliga al transportador que podrá impugnarla.

Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador se podrá fijar una suma 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 barco serán responsables por pérdida o averías causadas a la mercadería o que se vinculen a ella 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 peligrosa, a cuyo embarque de conocer la naturaleza y características de la misma, el transportador, capitán o agente del buque se hubieren 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 directamente o indirectamente de ellas. Si alguna de dichas mercaderías hubiere sido embarcada con conocimiento y consentimiento del transportador y llegare 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 de 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 incertada en el Conocimiento entregado al cargador.

Ninguna disposición de la presente Convención se aplica a las pólizas de fleta

mento; 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 incerte en el Conocimiento una disposición lícita cualquiera relacionada con las averfas gruesas.

ARTICULO 6.-

No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, un transportador, capitán o agente del transportador y un cargador tendrán facultades tratándose de mercaderías determinadas, cualquiera, ellas sean una 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 relativas a los cuidados o diligencias de sus dependientes o agentes en cuanto a la carga; manipuleo, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas por mar, con tal de 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 generales 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 incertar en el Conocimiento, 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 descarga del mismo.

ARTICULO 8.-

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

ARTICULO 9.-

Las unidades monetarias a que se refiere la presente Convención deberán 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 al 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).

CONTENIDO
CAPITULO PRIMERO
GENERALIDADES

1.- RESPONSABILIDAD JURIDICA.

- a).- Responsabilidad proveniente de un hecho ilícito.
- b).- Responsabilidad objetiva o riesgo creado.

2.- PRUEBAS DEL ESTABLECIMIENTO DE LA RESPONSABILIDAD JURIDICA.

3.- EL CONTRATO, EN GENERAL.

4.- LEYES APLICABLES.

5.- LOS TRIBUNALES COMPETENTES.

CAPITULO SEGUNDO

EL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO

1.- EL CONTRATO DE FLETAMENTO.

2.- DOCUMENTOS QUE SE EXPIDEN, EN EL EMBARQUE.

- a).- Póliza de fletamento.
- b).- Conocimiento de embarque.

3.- LA POLIZA Y EL CONOCIMIENTO EN RELACION AL CONTRATO DE FLETAMENTO

4.- OTROS DOCUMENTOS QUE SE EXPIDEN.

CAPITULO TERCERO.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1.- ANTECEDENTES HISTORICOS.

2.- DIVERSAS DENOMINACIONES.

3.- ELABORACION DEL CONOCIMIENTO.

4.- DEFINICION.

5.- FORMAS DE CONOCIMIENTO.

CAPITULO CUARTO.

FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO.

1.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO PRUEBA DEL CONTRATO DE FLETAMENTO.

2.- CARACTERISTICAS Y FUNCIONES DE LOS REQUISITOS:

a).- Nombre, domicilio y firma del transportador. (artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.)

3.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO DOCUMENTO PROBATORIO DE LAS MERCANCIAS A BORDO DEL BUQUE.

4.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TITULO DE CREDITO REPRESENTATIVO DE MERCANCIAS.

CAPITULO QUINTO.

EL CONOCIMIENTO COMO TITULO DE CREDITO.

- 1.- DEFINICION DE TITULO DE CREDITO Y SUS CARACTERISTICAS.
- 2.- CLASIFICACION DEL TITULO DE CREDITO.
- 3.- FUNDAMENTO DE LA OBLIGACION CONSIGNADA EN EL TITULO DE CREDITO.
- 4.- CREDITO DOCUMENTARIO.

CAPITULO SEXTO.

- 1.- ORIGEN.
- 2.- NATURALEZA JURIDICA.
- 3.- VENTAJAS E INCONVENIENTES.
- 4.- REGULACION DE LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.
- 5.- OTRAS MODALIDADES DEL CONOCIMIENTO:

a).- Conocimiento Directo.

b).- Delivery Order.

CONCLUSIONES

APENDICE

- 1.- Conocimiento de Embarque.
- 2.- CONVENCION INTERNACIONAL DE BRUSELAS DE 1924.