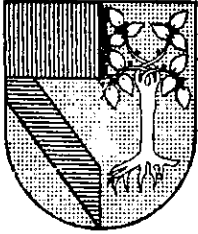


41  
2es.



# UNIVERSIDAD PANAMERICANA

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA U.N.A.M.  
FACULTAD DE DERECHO

## "LA NATURALEZA JURIDICA Y DIVERSAS CLASES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE"

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

MARIA FERNANDA MARTINEZ ZARATE

DIRECTOR DE TESIS:

LIC. FRANCISCO XAVIER MANZANERO ESCUTIA

MEXICO, D. F.

1998

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

728099



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 está 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 recuerdo de Carmen*

*A mis padres y hermano, mi existir.*

*A ti Fer... mi diversidad, mi permanecer.*

*A mi complemento, Tey.*

*A mi sonrisa, Camila.*

*A mi alegría, Karina.*

*A mi sentir, Jorge.*

*A toda mi familia, por su amor y apoyo incondicionales.*

*A mis amigos, con quienes he compartido los mejores momentos de mi vida.*

*A Carlos, porque siempre has estado a mi lado.*

*A Pepe, por tu gran amistad, por lo que me has permitido conocer de José Antonio.*

*A Ivette, por lo mucho que aprendí de ti, por tu amistad.*

*Agradezco muy especialmente:*

*Al Lic. Francisco Xavier Manzanero Escutia, por su dedicación, tiempo y apoyo para la realización de esta tesis profesional.*

*A José Manuel, porque siempre se preocupó por transmitirme lo más importante del Derecho, por haberme impulsado al estudio de este tema y porque sin tu apoyo esto no hubiera sido posible.*

*A Juan Carlos, por tu apoyo, por tu tiempo para escucharme, por despertar en mí el interés en el estudio del Derecho Marítimo.*

*A todos mis profesores de la Universidad Panamericana, especialmente al Lic. Jaime del Arenal Fenochio quien siempre se preocupó por formar "juristas libres".*

# INDICE

## INTRODUCCION

<b>CAPITULO I.-</b>	<b>Antecedentes históricos y legislativos de los conocimientos de embarque .....</b>	<b>1</b>
	<b>1. Datos históricos generales.....</b>	<b>1</b>
	<b>1.1. Edad Antigua.....</b>	<b>1</b>
	<b>1.2. Edad Media.....</b>	<b>4</b>
	<b>1.3. Edad Moderna.....</b>	<b>8</b>
	<b>2. Antecedentes legislativos en México .....</b>	<b>9</b>
	<b>3. Evolución de los documentos probatorios de los derechos sobre la carga .....</b>	<b>16</b>
<b>CAPITULO II.-</b>	<b>Regulación actual del conocimiento de embarque en el Derecho Positivo Mexicano .....</b>	<b>19</b>
	<b>1. Naturaleza jurídica.....</b>	<b>19</b>
	<b>2. Definición .....</b>	<b>32</b>
	<b>3. Clases de conocimientos de embarque .....</b>	<b>35</b>
	<b>4. Documentos susceptibles de ser confundidos con el conocimiento de embarque.....</b>	<b>44</b>
	<b>5. Diferencias y similitudes entre el conocimiento de embarque y el contrato de fletamento o <i>charter party</i> .....</b>	<b>51</b>
	<b>6. Regulación en la Ley de Navegación.....</b>	<b>57</b>

<b>CAPITULO III.-</b>	<b>Elementos del conocimiento de embarque .....</b>	<b>65</b>
	<b>1. Elementos reales .....</b>	<b>67</b>
	<b>2. Elementos personales .....</b>	<b>70</b>
	<b>3. Elementos formales .....</b>	<b>80</b>
	<b>4. Clasificación del contrato .....</b>	<b>81</b>
<b>CAPITULO IV.-</b>	<b>Términos y condiciones más usuales</b>	
	<b>de los conocimientos de embarque (INCOTERMS) ..</b>	<b>87</b>
	<b>1. Términos internacionales más utilizados .....</b>	<b>91</b>
	<b>2. Propuesta de la legislación de los INCOTERMS</b>	
	<b>en la legislación mexicana .....</b>	<b>110</b>
	<b>3. Modalidades bajo las cuales se puede contratar</b>	
	<b>un conocimiento de embarque .....</b>	<b>116</b>
<b>CAPITULO V.-</b>	<b>Validez del clausulado de los conocimientos</b>	
	<b>de embarque conforme a Derecho Mexicano .....</b>	<b>119</b>
	<b>1. Aplicación de las leyes extranjeras y criterios</b>	
	<b>de interpretación .....</b>	<b>119</b>
	<b>2. Limitación de responsabilidad del naviero .....</b>	<b>126</b>
<b>CAPITULO VI.-</b>	<b>El ejercicio de las acciones legales en relación</b>	
	<b>al conocimiento de embarque .....</b>	<b>132</b>
	<b>1. Jurisdicción Federal .....</b>	<b>133</b>
<b>CONCLUSIONES .....</b>		<b>138</b>

**BIBLIOGRAFIA**



## INTRODUCCION

El Conocimiento de Embarque es un documento de gran importancia en el comercio internacional, pero ha sido descrito actualmente como una divisa moderna comercial. En el Medioevo los comerciantes transportaban sus mercancías y no era necesaria documentación alguna para el cargador de las mismas, así como tampoco era necesario que se diera al comprador documento alguno.

Cuando los comerciantes empiezan a confiar en los cargadores o transportistas para la entrega de las mercancías a los agentes, empezó a ser necesario para ellos tener algún tipo de recibo que emitiera el cargador al cual se le diera un número o folio particular, donde se estableciera el peso de lo embarcado y una identificación específica de las mercancías la cual constatará que éstas habían sido recibidas. Prácticamente el conocimiento de embarque se convierte de manera literal en un documento que certifica que las mercancías han sido cargadas a bordo del barco. Esta expresión de conocimiento de embarque en idiomas diferentes al inglés, no siempre se refiere a la "carga de las mercancías", sino algunas veces simplemente le da el carácter de "recibo de las mercancías". Esta distinción toma importancia en el caso de transporte multimodal o combinado.

La función del conocimiento de embarque como recibo de mercancías es de vital importancia y generalmente se establece a manera de formato cuyos espacios en blanco serán llenados por las partes. De cualquier forma, el conocimiento de embarque es más que un mero recibo de mercancías, específicamente en los casos en que las Cortes establecen obligaciones específicas. Actualmente estas obligaciones se encuentran contenidas en

cláusulas al reverso del conocimiento de embarque, sin que éstas quiten importancia a las cláusulas que se encuentran en el anverso del mismo. Generalmente en él se describen los términos y condiciones del contrato de transporte de las mercancías debido a que es un documento que generalmente es firmado por las partes al momento de que las mercancías ya han sido recibidas o cargadas por lo cual debe existir un contrato previo.

Los primeros conocimientos de embarque existentes no necesitaban ser negociables ya que el embarcador únicamente buscaba que el transportista entregara las mercancías de acuerdo a sus instrucciones.

En la actualidad, a éste documento se le reconoce la naturaleza de un documento mercantil, más no la de un documento que trae aparejada ejecución. Este documento será generalmente utilizado para facultar al consignatario de las mercancías a obtener la posesión de las mismas y a pedir que éstas le sean entregadas en el puerto de su conveniencia. Por medio del endoso el conocimiento de embarque transmitirá la propiedad de las mercancías o el efecto de garantía que éstas tengan.

Con ello, a lo largo de este estudio, profundizamos sobre cada uno de los puntos a que hemos hecho mención comenzando por una breve descripción de la evolución de este documento a través de la historia donde se podrá apreciar la falta de regulación que existía sobre este documento, su posterior evolución y finalmente, la pobreza de nuestra actual legislación respecto de su regulación, con lo cual se genera una total incertidumbre jurídica respecto de su naturaleza.

En nuestro segundo capítulo, el cual es fundamental para este estudio, nos referimos a la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque conforme a Derecho Mexicano, se darán algunas de las definiciones existentes respecto del mismo y propondremos al finalizar una definición que podemos considerar la más adecuada para la descripción de este documento. Asimismo, se darán los

diversos tipos de conocimientos de embarque existentes, tanto en la práctica como en la doctrina, así como algunos de los documentos con los cuales la naturaleza jurídica de éste puede ser confundida, siendo esencial una distinción entre el contrato de fletamento y el contrato de transporte marítimo.

En el capítulo tercero describimos los elementos esenciales que conforman este documento, así como los sujetos que en él intervienen y algunas de las obligaciones existentes entre ellos. Hacemos también una clasificación del conocimiento de embarque respecto de su naturaleza contractual, de conformidad con nuestro derecho positivo mexicano.

En el capítulo cuarto se trata el tema de los términos internacionales existentes, que con frecuencia intervienen con objeto de la contratación del transporte marítimo específicamente, así como de la propuesta de inclusión en nuestra Ley de Navegación de algunos de estos términos internacionales de contratación, conocidos como INCOTERMS. Se mencionan de tal forma, algunas modalidades para la contratación del contrato de transporte de mercancías por agua.

Por su parte, en el capítulo quinto, hacemos referencia a algunas cláusulas que consideramos importantes dentro del conocimiento de embarque, para proceder con la forma en que el naviero limita su responsabilidad en este documento de acuerdo con nuestra legislación.

Para finalizar se establecerá la competencia de las distintas autoridades en materia marítima.

## **CAPITULO I. Antecedentes históricos y legislativos de los Conocimientos de Embarque**

### **1. Datos históricos generales.**

#### **1.1 Edad Antigua (va de la aparición de los pueblos orientales hasta el s. IV )**

Hablar del conocimiento de embarque es hablar de la historia del transporte marítimo y su desarrollo. Es cierto que en la antigüedad este documento no se utilizó, pues generalmente el naviero, armador, capitán y propietario de las mercancías eran una sola persona.

##### **1.1.a El Código de Manú.**

Data del siglo II antes de Cristo y se ocupa de la especialidad de problemas relacionados con el mar. Se establece un tratamiento especial para las ventas de mercancías procedentes de ultramar, las que no se nulificaban incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida.<sup>1</sup>

##### **1.1.b Leyes de rodias.**

Los antiguos fenicios, según parece, no tuvieron leyes marítimas escritas. El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo rodio.<sup>2</sup>

Rodas era conocida por sus leyes marítimas, cuyo prestigio se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones,

---

<sup>1</sup> Código de Manú

<sup>2</sup> CERVANTES AHUMADA, "Derecho Marítimo", Herrero, Primera edición 1984, pp.

recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y perduran aún.

Las leyes rodias regulaban diversas instituciones: ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de transbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc.; pero quizás lo más notable del contenido de este cuerpo de leyes sea la primera reglamentación de una especie de sociedad que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías gruesas, recogidos en el Digesto romano y presentes aún en las leyes modernas, incluso en nuestra Ley de Navegación.<sup>3</sup>

### 1.1.c Las leyes atenienses.

Los atenienses utilizaron, fundamentalmente, las leyes rodias. Pero en su literatura se pueden encontrar referencias a leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros y a la piratería, etc.

Como consecuencia de esta imitación a los rodios, la mayor parte de Grecia se aplicó al comercio y a la navegación. El esplendor de Grecia, se debió en gran parte, sin duda, a su tráfico marítimo, regulado por las antiguas leyes rodias.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Conf. WILLIAMS McFEE.- The Law of the Sea, Neatherlands, 1989.

<sup>4</sup> CERVANTE S AHUMADA, Op. Cit. supra.

#### **1.1.d El derecho romano.**

Como herederos de Grecia, los romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación, a los juristas y a las leyes rodias.

Ya en el Edicto Perpetuo se contenían leyes sobre pasajeros, sobre la acción de "recepto" que se daba contra el capitán o naviero para reclamar las cosas que se les habían dado en guarda; sobre incendios, naufragios, robos navales, etc.

En el Digesto, como ya hemos indicado, se contiene la Ley rodia de la echazón. La cual en principio era fundamental de la avería y perdura en las modernas instituciones. De la misma manera se incluyen normas sobre el préstamo a la gruesa, baratería, acción ejercitoria, naufragios, etc.

En las Basílicas encontramos amplias disposiciones relativas al derecho del mar y tomadas de los textos anteriores. Estas leyes rigieron en el imperio bizantino hasta la toma de Constantinopla por Mahoma II, en 1453.

Como podemos observar, en esa época los documentos existentes relativos a lo que hoy podemos llamar conocimiento de embarque, eran muy pocos y en su mayoría no tenían un carácter escrito, lo más parecido que podemos encontrar es la acción de "recepto" contenida en el Edicto Perpetuo misma que ha sido ya mencionada en este apartado.

## 1.2 Edad Media (s. IV invasiones bárbaras- 1453 caída de Constantinopla)

En esta época las mercancías, al ser embarcadas, eran acompañadas por el propio comerciante, propietario de las mismas, de ahí que fuera ilógico pensar en la existencia de este documento.

No viene a ser sino hasta el momento en que nacen los corresponsales en el extranjero, los agentes o representantes del comerciante, cuando ya no es necesario que éste acompañe a sus mercancías en el buque ; aparece entonces el primer claro antecedente del conocimiento de embarque : el registro de las mercancías a bordo en el "cartulario" del buque.<sup>5</sup>

Desde luego, ese registro era hecho por un escribano a bordo, el que al ser requerido poco a poco por los cargadores para que les entregara extractos de sus registros, dio lugar a que se iniciara la expedición de "títulos volantes", otro de los antecedentes del conocimiento de embarque.<sup>6</sup>

En el siglo XIII aparece ya el recibo que extendía el capitán para las mercancías cargadas a bordo ; más tarde, en el siglo XV, gracias al desarrollo del seguro marítimo sobre facultades, es decir, aquel seguro sobre las mercancías, ese recibo adquirió gran importancia. Como tal recibo quedaba en las manos de los expedidores o cargadores, éstos los hacían del conocimiento de los consignatarios a través de guías, muy parecidas a las utilizadas en el transporte terrestre. Sin embargo, como esos documentos se prestaban para hacer fácilmente fraudes a los terceros, se tuvo que combinar ambos, con lo que nació el conocimiento de embarque.<sup>7</sup>

---

<sup>5</sup> MALVAGNI, ATILIO, "Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua", Buenos Aires, Roque Depalma Editor, 1956, pag. 127.

<sup>6</sup> RODIERE, RENE, "Affretements et Transports. Les contrats de transport de marchandises", Paris, Librairie Dalloz, 1968, Tommo II, pag. 54.

<sup>7</sup> IBIDEM, pag. 54 y 55.

El tráfico por mar se intensificó y fue fuente de grandeza de las ciudades italianas. Las Cruzadas abrieron o extendieron el tráfico hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes marítimos, fueron apareciendo magistrados a los que se dio el nombre romano de Cónsules.

#### **1.2.a Los "assies" de Jerusalén.**

Uno de los primeros monumentos de este Derecho consuetudinario marítimo, fueron los llamados "assises" de Jerusalén, que compilaron los usos marítimos y cuya aplicación estuvo a cargo de los Cónsules.<sup>8</sup>

#### **1.2.b Las Tablas de Amalfi.**

Fue Amalfi, una pequeña República italiana, la que dominó el comercio con Oriente por algún tiempo, a partir del siglo X. En esta ciudad se estableció un famoso Tribunal Marítimo, y en 1135 se compilaron sus sentencias en una colección que se denominó Tabla Amalfiana, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo.<sup>9</sup>

#### **1.2.c Los Roles de Olerón.**

En Olerón, isla francesa de la costa atlántica, cercana a Burdeos, apareció en el siglo XIII una compilación de sentencias que contienen, una amplia compilación de las costumbres marítimas que se observaban en los puertos franceses de la costa del Atlántico. Cleirac sostiene que fueron

---

<sup>8</sup> CERVANTES AHUMADA, "Derecho Marítimo", Op. Cit. Supra.

<sup>9</sup> IBIDEM.



promulgados en el año de 1150, y que su primera edición apareció en 1266.<sup>10</sup>

Los Roles de Olerón tuvieron un prestigio semejante al que en la antigüedad alcanzaron las leyes rodias. Fueron aceptados en España, en Inglaterra y en los puertos del Mar del Norte y del Báltico.<sup>11</sup>

Los Roles de Olerón, son el primer antecedente que debemos considerar en el aspecto de comercio marítimo. Fueron promulgados por Leonor de Aquitania.

Basados presumiblemente en las Leyes de Rodas<sup>12</sup> e introducidos en Inglaterra alrededor del año 1190 por Ricardo I, hijo de Enrique y Leonor de Aquitania, los Roles codificaron los usos y costumbres en cuanto al transporte marítimo de mercancía. En general, consideraban al transportista como responsable absoluto de cualquier daño que sufriera la carga.

#### 1.2.d Las Leyes de Wisby.

Las leyes marítimas de la ciudad sueca de Wisby contienen una transcripción de los Roles de Olerón, con extractos de las leyes de Amsterdam y Lubeck. Se aplicaron en el Mediterráneo del Norte de Europa. Es notable la regulación que estas leyes hacen del trabajo en el mar.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> CLEIRAC. "*Usi e Consuetudine dei mare*". Citado por Bulay-Party.

<sup>11</sup> Conf. COLOMBOS, "*Derecho Marítimo Internacional*", London 1991, pag. 21.

<sup>12</sup> Rodas constituyó uno de los puertos marítimos más importantes del Mediterráneo. Las Leyes de Rodas fueron presumiblemente promulgadas en el siglo tercero antes de Cristo. Fueron la primer codificación de usos y costumbres que se hizo en el Mar Mediterraneo. Una de las principales instituciones que hasta la fecha existe, es la de la avería gruesa.

<sup>13</sup> PARDESSUS. "*Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII Siècle*". Paris, 1828, tomo I, pág. 275 y sig.

### **1.2.e El Código Hanseático.**

En el siglo XII las ciudades teutónicas de Luebek, Brunswick, Danzig y Colonia formaron la famosa Liga Hanseática, con el principal objeto de promover y proteger su comercio marítimo. La Liga fundó bancos en Londres, Berghen (Noruega), Novogorod, en Rusia, y en la famosa ciudad de Brujas, en Flandes. Aplicó la Liga las Leyes de Wisby, y ya en el siglo XVII promulgó el Código Hansiático, que compiló las costumbres marítimas, incluyendo las ya contenidas en los Roles de Olerón y las leyes de Wisby.<sup>14</sup>

### **1.2.f El Libro Negro del Almirantazgo.**

Es la más notable compilación de leyes marítimas inglesas. Data de fines del siglo XIV (1375) y tiene una notoria influencia de los Roles de Olerón.<sup>15</sup>

El Libro Negro del Almirantazgo<sup>16</sup> codificó en Inglaterra los Roles de Olerón, conjuntando, en el año de 1336, los antiguos usos y costumbres marítimos.

### **1.2.g El Consulado del Mar.**

Es una notable compilación doctrinal de las costumbres marítimas del Mediterráneo. Fue publicado en Barcelona en el siglo XIV, en catalán. Gozó de singular prestigio en la cuenca del Mediterráneo.<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> PARDESSUS, op. cit.

<sup>15</sup> COLOMBOS, op cit., pág 22.

<sup>16</sup> Black Book of Admiralty

<sup>17</sup> PARDESSUS, op. cit., tomo II.

### **1.3. Edad Moderna ( 1453-1789 Revolución Francesa)**

#### **1.3. El Guidon de la Mer (Gallardete del mar).**

Apareció en Ruan, en el siglo XVII. Es también como el Consulado, una colección de los principios de derecho marítimo aceptados por la costumbre, y , además , contiene la primera regulación sobre seguro marítimo. Fue la base de la ordenanza francesa de Luis XIV, promulgada en 1681.<sup>18</sup>

#### **1.4. La legislación española.**

Entre las leyes marítimas españolas, que entre nosotros constituyen nuestro antiguo derecho marítimo positivo, por la vigencia que tuvieron en la época colonial, debemos señalar en primer lugar, las Partidas del Rey Alfonso el Sabio (1266), Las Ordenanzas de Sevilla, que datan del siglo XIV, y las Ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla, de 1566. Este último documento contiene una completa y notable legislación sobre el seguro marítimo.<sup>19</sup>

Podemos decir que ésta es una de las épocas mas importantes en el Derecho Marítimo, ya que en relación al conocimiento de embarque se da la existencia del documento llamado "cartulario" del buque, nacen los corresponsales en el extranjero que facilitan los trámites de documentación

---

<sup>18</sup> PARDESSUS, op. cit., tomo II.

<sup>19</sup> PARDESSUS, op. cit., tomo VI.

de la carga y se da el nacimiento de un Tribunal Marítimo, por lo que se refleja un gran avance en esta materia.

En la época moderna cabe citar la famosa Ordenanza sobre la Marina de Luis XIV, que sirvió de antecedente al Código de Napoleón, el que a su vez, influenció a nuestro Código de Comercio de 1890; las Ordenanzas de Bilbao, que rigieron entre nosotros aún después de la Independencia, y la famosa Ordenanza inglesa de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra.

## **2. Antecedentes legislativos en México**

Hecho natural es que los pueblos desarrollen actividades comerciales de acuerdo a las características climáticas, geográficas, etc. de su región. Así los fenicios, los helenos, los cartagineses; en fin, los pueblos unidos a través del Mediterráneo emprendieron rutas comerciales a través del mar ensayando desde antes de nuestra era la navegación tanto de cabotaje como fluvial.

### **2.1. Antecedentes Mexicanos**

El tráfico comercial desarrollado entre los pobladores ribereños a través de bien logradas canoas que transportaban toda suerte de mercaderías, si bien no tuvo una regulación propiamente específica, sí en cambio adquirió una muy relevante importancia según describe magistralmente el cronista Bernal Díaz del Castillo.

Ahora bien, cabe mencionar que a pesar de la intensidad en el tráfico comercial en tierras aztecas, no tenemos conocimiento preciso de que existiera alguna reglamentación relativa al comercio por agua. Sin embargo, debemos reconocer que lo más organizado del gobierno indígena en el Valle de México,

parece haber sido su judicatura y modo de proceder que tenían en los pleitos entre ellos los mercantiles, y muy probablemente, los mercantiles-marítimos.<sup>20</sup>

## 2.2. La Colonia.

Luego de la conquista se creó el Consulado de México por Cédula Real de Felipe II en junio de 1592; su funcionamiento tomó como base los Consulados de Burgos y de Sevilla, formulando finalmente sus propias ordenanzas: Ordenanzas del Consulado de México, Universidad de Mercaderes de Nueva España, confirmadas después por Felipe III en octubre de 1604, que además creó un Tribunal Consular con competencia sobre asuntos de la Nueva España. Entre figuras que ahí se regulaban encontramos: consignaciones, fletamentos y seguros, riesgos, averías, fletes y otros temas de interés para nuestra disciplina.

Sin embargo las Ordenanzas de Burgos y Sevilla no tuvieron vigencia en México, en su lugar se aplicaron las Ordenanzas de Bilbao, ordenamiento más acabado y especializado que los demás.

Pues bien, el que las Ordenanzas de Bilbao hayan sido aplicadas tanto durante como después de la Colonia, hasta la expedición de nuestro primer Código de Comercio de 1854, nos mueve a señalarlas como primer antecedente de importancia del Derecho Marítimo en general, y del Derecho de la Navegación en particular, en el México independiente.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> ENRIQUEZ ROSAS, JOSE D. "Historia del Derecho Marítimo Mexicano", Ediciones Gobierno del Estado de Colima, México 1997, Primera edición, p. 35.

<sup>21</sup> IBIDEM, p. 37.

### 2.3. Códigos Mercantiles

#### 2.3.a. Código de Comercio de 1854 (Código Lares)

Mientras el Código Civil representaba los intereses de una clase terrateniente, el Código de Comercio surgía como representante de una clase industrial y comerciante.

Ahora bien, por lo que hace a las vías de comunicación, indispensables para un tráfico comercial dinámico y creciente, no podemos decir que se haya avanzado al mismo ritmo que la industrialización de algunas actividades económicas de la época. Así, no existía una red de caminos que integrara todo el territorio nacional además de que la fuerza motora seguía siendo el caminar de las mulas arrastrando pesados carros llenos de mercaderías. De tal manera que los primitivos medios de comunicación, además de los riesgos de la navegación ultramarina resultaban grandes lastres para el desarrollo de la actividad comercial.<sup>22</sup>

Ahora bien, si es verdad que el Código de Comercio de 1854 no fue precisamente una copia adaptada al orden mexicano del Código español de 1829, sí es cierto que tuvo de este ordenamiento, además de su similar francés, una gran influencia. Con ello, las instituciones reguladas en el Libro III del Código español relativas al comercio marítimo serían incluidas en el Código Lares que, pese a las vicisitudes que haya tenido<sup>23</sup>- manteniendo una vigencia irregular y corta-, se constituye como un importante antecedente patrio del Derecho

---

<sup>22</sup> IBIDEM, p. 53.

<sup>23</sup> El mercantilista Barrera Graf, reseña con interés, la problemática que en torno al código surgió: "la vigencia del Código de 1854 se interrumpió seis meses después de que entró en vigor, al triunfo de la Revolución de Ayutla, sin que hubiera una derogación especial..." Ahora bien, en tiempos del Imperio, se reestableció su vigencia, en virtud de un Decreto de 15 de julio de 1863, conocido como Leyes del Imperio Mexicano de 1863, y según asevera el autor, al triunfo del presidente Juárez, se consideraba a dicho código como el único vigente en la mayor parte de los Estados de la Federación.

Mercantil, y a través de éste, de nuestro Derecho Marítimo en general, y del Derecho de la Navegación en particular.

El Libro II: Del Comercio Marítimo, I anteriormente mencionado regula en lo que en este tema nos concierne, lo relativo al conocimiento de embarque de la siguiente forma:

Sin formular noción ni estructura jurídica respecto del contrato de transporte de mercancías por agua, el Código regula en 10 artículos el conocimiento de embarque.

Luego de indicar los requisitos que el mismo debe contener se establecen las formas de transmisión del título: el conocimiento a la orden se puede ceder<sup>24</sup> por endoso y negociarse, indicando la disposición que según el endoso se transfiere los derechos y acciones del cedente sobre el cargamento al cesionario<sup>25</sup>. La forma de operar de estos títulos la describe el art. 612 estableciendo que el portador legítimo de un conocimiento a la orden debe presentarlo al capitán del buque antes que se haga la descarga, para que les sean entregados los efectos (transmisión de los mismos); si no lo hiciere así, "pagará el gasto de almacenaje y depósito".

La naturaleza de título de crédito queda fuera de toda duda: al reiterarla el Código señalando la no admisibilidad de la demanda entre cargador y capitán, cuando ésta no se apoyare en el conocimiento<sup>26</sup>.

---

<sup>24</sup> Sin embargo, recordemos nosotros que, siendo el conocimiento de embarque un título de crédito, por su propia naturaleza puede ser transmitido, básicamente tanto por cesión como por endoso. Lo cual no implica los mismos efectos jurídicos; así, por la cesión, el deudor puede oponer al cesionario todas las excepciones que podría oponer al cedente, mientras que el endoso no tiene esa característica tan relevante.

<sup>25</sup> Artículos del 609 al 611.

<sup>26</sup> Artículo 116.

### **2.3.b. Código de Comercio de 1884.**

Se promulga el primer Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos por Manuel González en el año de 1884.

Finalmente, luego de la ausencia de un ordenamiento comercial definitivo, y después de una reforma al artículo 72 fracción X de la Constitución de 1857 se concedió al Congreso de la Unión facultades "para expedir códigos obligatorios para toda la República de minería y comercio..." Con ello, por una buena vez nuestro Derecho mercantil pasa a ser local a ser federal. Estaba ya dado el primer paso para una legislación estable y hasta cierto punto duradera, además de su notorio incremento en el ámbito espacial de validez.<sup>27</sup>

### **2.3.c. Código de Comercio de 1889: Nuestro ordenamiento mercantil vigente.**

Respecto del código que ahora pasaremos a comentar, la doctrina ha dicho que ya es un código muerto, justificando para su opinión el gran cúmulo de derogaciones que ha sufrido.

Promulgado por Porfirio Díaz el 15 de septiembre de 1889, y luego de entrar en vigor el 1o. de enero del año siguiente, el Código de Comercio que nos rige, fue influenciado por el español de 1885, el italiano de 1882, el belga de 1867 y el argentino de 1859, y a través de ellos; del Código francés de 1808.<sup>28</sup>

## **2.4. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.**

Señala el tratadista Joaquín Rodríguez, que ley mercantil no es sinónimo de código de comercio, sino que el Código de Comercio y una serie de leyes

---

<sup>27</sup> ENRIQUEZ ROSAS, Op. Cit, Supra. Pg. 62.

<sup>28</sup> IBIDEM. pg. 66.



especiales integran esa categoría. De estas leyes, unas derogan al Código de Comercio, otras lo complementan.

En efecto, después de la promulgación del Código de Comercio de 1889, de Derecho Mercantil mexicano ha vivido una etapa conformada por dos distintos procesos: el primero, de índole descodificadora por el que se han extraído materias completas del código de comercio, tal es el caso de nuestra disciplina, para darles cabida de una forma más completa, científica y sistematizada en leyes de tipo especial; el segundo se relaciona con leyes que si bien no fueron extraídas de Libros o Títulos completos del código, si en cambio, lo completan por remisión al propio código.

Hay que aclarar que la intención del legislador al hacer a nuestra ley en estudio de carácter especial, fue la de tender a una autonomía del Derecho Marítimo nacional, ya que lo que primordialmente se regula con ella es el comercio marítimo y la actividad portuaria, en detrimento de la característica substancial de esta rama del Derecho, la navegación y el transporte por agua en un contexto internacional. Es así, que durante la administración de Adolfo López Mateos, es expedida la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ordenamiento que estaría vigente hasta enero de 1994, en que sería derogada casi en su totalidad por nuestra actual Ley de Navegación.<sup>29</sup>

Contrario a lo anterior, formalmente se incluyó el derecho marítimo en el mercantil, pues el Libro Tercero del Código de Comercio contenía el siguiente nombre : *Del comercio marítimo*. El 21 de noviembre de 1963 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la **Ley de Navegación y Comercio Marítimo** cuyo artículo 2o. transitorio dice a la letra : "se derogan los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio y las demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento". Así deben considerarse insubsistentes en nuestro derecho instituciones como el préstamo a la gruesa que estaba regulado en dicho libro, y

---

<sup>29</sup> IBIDEM, pg. 83.

que no aparece en la nueva ley. De igual modo las disposiciones referentes al seguro marítimo, inclusive los artículos introducidos en 1946, a los que antes se hizo referencia, están sustituidos, en su conjunto, por las disposiciones que sobre esta materia se encuentran en la Ley de Navegación.

Antes de que cumpliera un año de promulgada la Ley de Navegación y Comercio Marítimos fue reformada en diversos preceptos relativos al contrato de transporte. Las reformas respectivas se publicaron en el Diario Oficial del 20 de agosto de 1964.

## **2.5. Ley de Navegación**

Se promulga el 4 de enero de 1994. Su fundamento constitucional es el art. 73 de la propia Constitución que confiere al Congreso de la Unión facultades para expedir ordenamientos de carácter general, abstracto e impersonal en diversas materias en ámbito federal. En particular, la fracción XIII de tal artículo se refiere a las atribuciones para dictar leyes al Derecho Marítimo de paz, así como la fracción XVII se refiere a las atribuciones para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, razón por lo que queda justificada la expedición del ordenamiento que se dictamina: la Ley de Navegación.<sup>30</sup>

Por lo anteriormente expuesto, se considera que el Derecho Marítimo en México tiene autonomía, puesto que las normas que lo integran, no encuentran su fundamento en la fracción X del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, sino en su fracción XIII.

---

<sup>30</sup> IBIDEM.,pg. 113.

### 3. Evolución de los documentos probatorios de los derechos sobre la carga.

“La génesis de la póliza de cargo, debe ser buscada en la institución del “*cartolario*” de la nave, llevado por el Escribano, a cuyos asientos, todos los Estatutos adriáticos y mediterráneos atribuyen plena fe. Todo cuánto se escribe en el cartolario, hace plena prueba, porque el Escribano es considerado por doquier como un oficial público con funciones notariales; en muchos documentos, es llamado propiamente “el notario de la nave”<sup>31</sup>.

El cargamento de la mercancía debía ir acompañada del registro en el cartulario, sin el cual las mercancías no declaradas, pagaban un flete más elevado.

La descripción de la carga en este libro, con el cual se conecta moderadamente el “*giornale di bocca-porto*”<sup>32</sup>, debía hacerse con gran meticulosidad, para obtener una completa identificación de las mercancías y a la presencia de los comerciantes cargadores y de los tripulantes<sup>33</sup>.

De esta forma penetraba en la práctica el sistema de probar por escrito la carga efectuada. Para el registro en el *Cartulario*, si bien podía proporcionar un medio válido de prueba para el patrón, no lo era en mano del comerciante, el cual necesitaba poseer un documento que constituyera una precisa atestiguación de lo cargado. Aparece así una segunda fase en la génesis de la póliza. Al comerciante era atribuido el derecho de obtener del escribano de la nave, un recibo, el cual en sus principios, no era sino un extracto de la inscripción del Cartulario.

---

<sup>31</sup> Notario y Escribano eran designaciones que en el lenguaje de la Edad Media frecuentemente eran usadas indistintamente.

<sup>32</sup> Artículo 500 del Código de Comercio ( Manual de abordó, reflejo del manifiesto de la carga)

<sup>33</sup> En este sentido vease Consulado del Mar, Cap. CXIII, CXXVIII.

A juicio de BONOLIS, este recibo no tenía un objetivo constante y necesario, pero servía para casos especiales, siendo potestativo en el cargador (*"si voluerit"*), reclamarlo, si lo necesitare para la prueba del cargamento. Como puede verse, el germen de la póliza (conocimiento), se desprende de este documento que el cargador suele expedir al destinatario de las mercancías, al objeto de que pueda constatar su consistencia a su llegada. En el s. XIV, tal sistema se puede considerar generalizado, apreciándose el recibo del cargamento (conocimiento), no como un extracto del cuaderno de a bordo, sino como un documento autónomo, emitido por el escribano, que se entrega al destinatario a quien sirve para justificar su derecho ante el patrón.<sup>34</sup>

GOLDSCHMIDT, afirma que ya en el S. XIII, hay rastros independientemente de la relación de lo cargado, de pólizas de cargo del capitán y del armador que tienen el carácter de título negociable; pero solamente más tarde se encuentran disposiciones legislativas que consideren la póliza como título de legitimación, emancipado del cartulario.

El mecanismo de la emisión de la póliza de cargo hasta el siglo XVIII, es cuidadosamente descrito por TARGA, como sigue:

"Mientras que las mercancías van cargándose en la nave, por quien asiste en ella, a su recepción, función que corresponde al ayudante del escribano, costumbre es para la buena regla, anotar todo en el libro de *"bocca-porto"* que lleva el penese, dando al citado ayudante, a quien la introduce, una hoja de recibo, la cual por ella misma puede obligar al capitán y la nave, como la misma póliza de cargo; pero porque en dicha hoja no se pueden anotar todas las circunstancias, y cosas necesaria, de anotación específica, siendo sólo una pura

---

<sup>34</sup> Ya en las Reglas de procedimiento de Barcelona de 1343, en el capítulo XXVII (Pardessus, Col, V, PAG. 386.) se habla de la carta expedida por el mercader a su asociado, en base a la cual se hace constar la pérdida del cargamento. En la *Ordinanza fiorentina sulle assicurazioni, del 1526* Cap. IV., se dice que el tomador del seguro, debe probar el efectuado cargamento, mediante *"polizza del caricamento"*.

anotación de lo que se embarca, viene a servir sólo "pro interim", sin que represente la propia póliza de cargo.

Terminada la carga, se avisan todos los mercaderes que han cargado, para reunirse en algún sitio, y entonces, de mano a mano, se van entregando los recibos al escribano, confrontándolos con dicho libro de "bocca-porto", y en contracambio, el escribano entrega la póliza de cargo, en la cual extensivamente se anotan las circunstancias esenciales, o sea, quien carga, a quien, con que flete, en que consiste el cargamento, si es mercancía a peso, número o medida, si es a granel, o bien en bultos sellados y marcados, debiendo repetirse la marca o sellos al margen de la póliza; y si la mercancía cargada va con gravamen de hipotecas, en este caso con todas las particularidades, destacándose por quien esta hipotecada, y por cuanto y bajo que forma, de modo que se ponga todo con la debida claridad; el escribano ata los recibos; entregada dicha póliza, la registra literalmente en el libro del manifiesto, el cual sirve como el original de los actos del notario, y el libro de "bocca-porto" y los recibos operan como matriz y dicha Póliza como extracto auténtico, que se entrega en tres copias por quien cumple la formalidad.

No se consigue dar a la Póliza el carácter de verdadero y real título de crédito, pues sólo servía, substancialmente, para proporcionar la prueba documental del derecho de quien debía legitimario en el acto de entrega."<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> BRUNETTI ANTONIO, "Derecho Marítimo Privado Italiano", Tomo I, I.M.R., Bosh Casa Editorial, Barcelona 1950, p.p. 162-169.

## CAPITULO II. Regulación actual del conocimiento de embarque en el Derecho Positivo Mexicano.

### 1. Naturaleza Jurídica.

#### 1.1 Como un recibo de las mercancías.

Esta es la razón histórica del documento conocido como "*bill of lading*" o "documento de carga", el cual es posteriormente conocido como "*bill of lading*".<sup>36</sup>

En su origen los comerciantes tomaban viajes por mar con sus bienes para trasladarse a los mercados para buscar vender los mismos mediante transacciones directas, es decir, frente a frente. En esos tiempos no eran necesarios estos documentos, el comerciante únicamente pagaba por su pasaje. Más tarde cuando el comercio empieza a desarrollarse el comerciante sería capaz de mandar sus mercancías a un agente en un puerto en el extranjero, para que éste arreglara la venta.<sup>37</sup>

El barco era utilizado como un medio de transporte y era requerido un recibo del capitán para probar que las mercancías eran de hecho recibidas por él y que las mismas se encontrarían bajo su custodia entre tanto estas fueran entregadas al consignatario. Esta característica de "recibo de mercancías" es de hecho la característica primordial del conocimiento de embarque hasta nuestros días.

---

<sup>36</sup> LOPEZ NORMAN, "Bes' Chartering & Shipping Terms", Eleventh edition, London 1992, pg. 313.

<sup>37</sup> IBIDEM.

“Después de recibidas las mercancías en custodia, el cargador , el capitán o agente del cargador, deberán, bajo solicitud del embarcador, firmar al mismo un conocimiento de embarque que certificará...”<sup>38</sup>

El documento será expedido o librado únicamente bajo solicitud del embarcador (como es usual) y deberá contener las marcas necesarias para identificar las mercancías así como las cantidades de las mismas, ambas proporcionadas por escrito por el embarcador conteniendo la entrega en buenas condiciones de la mercancía. La información insertada en el documento consiste en la admisión fáctica, garantizada por el embarcador y mediante una inspección razonable de los bienes por parte del capitán o agente del cargador.

El embarcador deberá de usar una forma estandarizada de conocimiento de embarque o el transportista, sobre la cual se deberán de insertar los detalles que describan la cantidad así como la especificación de las mercancías que se transportarán. Este documento se podrá expedir después de que las mercancías sean recibidas por el transportista y bajo su responsabilidad.

Después de que las mercancías son cargadas, el conocimiento de embarque deberá de ser expedido bajo solicitud del embarcador y se le llamará "shipped bill of lading".<sup>39</sup> Este opera como recibo de las mercancías tal y como estas se describen en el conocimiento de embarque.

De acuerdo a las Reglas de Hamburgo, el transportista deberá de expedir bajo solicitud del embarcador un conocimiento de embarque después de que las mercancías hayan sido cargadas. Este documento será

---

<sup>38</sup> Artículo III, r. 3 Reglas de la Haya-Visby o Artículo 14, Reglas de Hamburgo.

<sup>39</sup> Conocimiento de embarque embarcado.

más detallado e incluirá la naturaleza de las mercancías misma que será proporcionada por el embarcador.

El recibo deberá contener cuatro características esenciales, las cuales son:

- Cantidad
- Calidad
- Condiciones
- Signos distintivos para su identificación (número de serie, etc..)

### **1.2. Como documento representativo de las mercancías.**

En el comercio moderno internacional, esta es probablemente la característica mas importante del conocimiento de embarque. Es un "título representativo de las mercancías", es por lo tanto, un documento que permite a su tenedor el manejo de las mercancías que en él se describen como si fuera el propietario de las mismas.

Es un "título" porque el propietario tiene derecho a usar, alterar y disponer así como de destruir las mercancías. Esta "propiedad" o "título" puede ser transmitido formalmente, entendiéndose por "formal", el endoso y/o la entrega del documento mismo.<sup>40</sup>

Mientras las mercancías se encuentran en tránsito por el cargador, por ejemplo, cuando la carga esta en alta mar, ésta no puede ser entregada físicamente al comprador o persona con título suficiente para tener las mercancías. "Mientras es el periodo de tránsito y viaje el conocimiento de embarque... es universalmente reconocido como un

---

<sup>40</sup> LOPEZ NORMAN, Op. Cit. Supra., pg.293.



símbolo de endoso y entrega operando éste como una forma ficticia o simbólica de entrega de la mercancía. La propiedad de los bienes en este caso se transmite vía endoso y entrega del conocimiento de embarque, siendo la intención de las partes que la propiedad se transmita o pase tal y como si se hubiera realizado una entrega material de las mercancías...<sup>41</sup>

Con lo anterior estamos frente a la posibilidad de que las mercancías puedan venderse y comprarse entre tanto se encuentran en tránsito en el mar. De tal forma que se transmite la propiedad y el derecho de poseerlas al momento de que el buque arribe al puerto de entrega.

Este derecho de poseer es ejercitado por el tenedor mediante la presentación del documento y reclamo de las mercancías. Pueden suscitarse problemas si el reclamante no tiene el documento, puesto que este sistema es originado en el crédito documentado.

Por lo tanto, si la "propiedad" puede "pasar" por medio del endoso y/o entrega del documento, esto es tanto como si el propietario hubiera sido transferido o asignado.

El conocimiento de embarque es algunas veces llamado "documento negociable" pero la palabra "negociable" se relaciona con aquellos "instrumentos negociables" los cuales tienen que ver con los derechos de transacción monetaria, como podría ser el cheque. La transmisibilidad del conocimiento de embarque da al tenedor derecho sobre las mercancías y la transmisión de estos derechos equivale a una "cesión". Esta transmisión del título representativo de las mercancías depende de los términos del contrato de venta y el título es transmitido (por lo cual la propiedad pasa) cuando las partes tienen la intención. Dicha transmisión por lo tanto, podrá

---

<sup>41</sup> SANDERS v. MACLEAN, 1883.

realizarse por medio de un endoso del conocimiento de embarque por su tenedor.

Si el conocimiento de embarque requiere que el cargador entregue las mercancías a la orden de una persona, a este mecanismo se le llamará "*order bill of lading*" y será por lo tanto transferible o "negociable". Este tipo de conocimiento de embarque tiene la característica de ser un título representativo de las mercancías.

En caso de que el documento únicamente contenga el nombre de la persona a quien se entregarán las mercancías y la entrega no es realizada sujeta a la orden de una persona, estaremos frente a un "*straight bill of lading*" el cual no será negociable ni transferible. Por lo tanto, no podrá considerársele título representativo de las mercancías. Un "documento no negociable" opera como recibo de la carga y podrá ser también evidencia del contrato del transporte, por lo cual si el documento es de esta naturaleza, deberá especificarse. Es documento también podrá tener la naturaleza de "waybill" o "itinerario", el cual tendrá como función la de evidenciar los términos del contrato de transporte y constatar que las mercancías fueron recibidas por el cargador, siendo por lo tanto, entregadas a la persona descrita en el documento como prueba de su identidad. Los itinerarios tienen como finalidad primordial la de evitar fraudes o que las mercancías sean vendidas aun antes de ser embarcadas.

Esta es una de las características más importantes del conocimiento de embarque, el cual siempre será un documento representativo de las mercancías y como tal, un documento esencial para la existencia del contrato de transporte marítimo.

### 1.3. Como contrato de adhesión

El elemento esencial que permite caracterizar jurídicamente a estos contratos es bastante difícil de determinar.

Se pueden distinguir en los autores seis particularidades del contrato de adhesión : "la oferta se hace a una colectividad ; el convenio es obra exclusiva de una de las partes ; la reglamentación del contrato es compleja ; la situación del que ofrece es preponderante ; la oferta no puede ser discutida ; el contrato oculta un servicio privado de utilidad pública".<sup>42</sup>

"Parece que la preponderancia de la voluntad de uno de los contratantes, imponiéndose hasta cierto punto a la otra, es lo que caracteriza verdaderamente al contrato de adhesión".<sup>43</sup>

Ciertos autores declaran que en los pretendidos contratos de adhesión falta, por un lado, la voluntad libre y esclarecida sin la cual no hay contrato verdadero... Para ellos se trata de un *acto unilateral* emanado de una autoridad privada y cuyos efectos, una vez dada la adhesión por un tercero, se determinan por la sola voluntad del oferente."

Dice *Saleilles* : "Hay pretendidos contratos que no tienen de contrato sino el nombre y cuya construcción jurídica esta por hacer... a los que se podría llamar... los contratos de adhesión en los cuales hay el predominio exclusivo de una sola voluntad, obrando como voluntad unilateral, que dicta su ley, no ya en un individuo, sino a una colectividad indeterminada y que se obliga de antemano, unilateralmente, salvo la adhesión de los que quisieren aceptar la ley del contrato y aprovecharse de esta obligación ya creada sobre sí mismo".<sup>44</sup>

---

<sup>42</sup> SALLÉ, " *L'evolution thechnique du contrat*", pags. 48-49

<sup>43</sup> IBIDEM, pag. 51

<sup>44</sup> SALEILLES, " *De la Déclaration de Volonté*", pags. 229-230

Enfocándonos al contrato de transporte podemos mencionar que las compañías que los formulan generalmente son las que ofrecen el servicio al público y sus cláusulas ya se encuentran faltando sólo elementos tales como : un precio, una fecha, una firma, o solamente la manifestación de una voluntad tácita. La persona que contrata supuestamente no puede aportar ninguna modificación al contrato formado. Por lo demás, en la mayoría de los casos el contratante no se tomará la molestia de leer las múltiples cláusulas de la oferta. Hay que agregar que la adhesión del contratante al contrato que se le propone según algunos tratadistas, no es libre ya que las condiciones en este caso de la empresa transportista siempre serán más ventajosas que las del contratarse si el contrato en estudio se considera de esta naturaleza.

*Boncasse* les da el nombre de convenios tipos y respecto de ellos establece que tienen más de ley que de contrato, establece el siguiente principio: "Los convenios-tipo se interpretan según el método aplicable a la interpretación de la ley, con esta precisión, que en caso de duda, se interpretan contra el autor de su redacción y en favor de la parte que haya aportado su adhesión", y agrega : "En general, en las operaciones de Derecho Marítimo, como lo son los conocimientos de embarque y pólizas de seguro entre otras, éstos tienen mucho más de la ley que del contrato, con ellas está uno en presencia de verdaderos Códigos corporativos unilaterales... como precisamente los convenios-tipo, de una manera general, emanan de corporaciones que no tienen nada de la autoridad del legislador, estos convenios deben interpretarse en caso de duda en favor de los que, bajo la presión de tal o cual necesarias, han aportado su adhesión a los estatutos o cláusulas generales cuya sustancia está hecha y contra los redactores de dichos estatutos y cláusulas. Esto es, en cierto modo, una aplicación indirecta del artículo 1162 del Código Civil. Este artículo está concebido en estos términos : "En duda, el convenio se interpreta contra aquel que ha estipulado y en favor del que ha contraído la obligación".

*Opinión general.* La mayoría de los civilistas<sup>45</sup> se rehusan a reconocer en los contratos de adhesión una categoría jurídica que se diferencie con certidumbre de los otros contratos. En ellos una voluntad común es generadora de la relación jurídica y debe presidir a su interpretación.

Los autores anteriormente citados indican que estos contratos presuponen necesariamente una común voluntad de dos o varias personas. Que los mismos tienen dos especies de cláusulas: las cláusulas esenciales, que son generalmente verbales o manuscritas y las cláusulas accesorias, que son generalmente impresas. La mayor parte de las veces, ambas partes aceptan a sabiendas y libremente las cláusulas esenciales.

*Nuestras leyes.* De los contratos de adhesión, el de seguros y el de transportes han sido reglamentados por el Código Civil de 1884 y por el Código de Comercio, considerándolos como contratos. El Código Civil de 1928 en su capítulo "De la declaración unilateral de la voluntad", se refiere a los distintos actos que considera con el carácter de unilaterales, y entre ellos no comprende el contrato de adhesión. Por lo que debemos seguirlo considerando como verdadero contrato. La Ley de 26 de agosto de 1935, que derogó el Código de Comercio en materia de seguros, también considera a éstos como contratos.

Por lo anterior lo que podemos comentar es que el conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato que es el de transporte de las mercancías. El conocimiento de embarque en sí mismo no podrá considerarse un contrato de adhesión, por las siguientes causas:

Primero.- por ser un documento representativo de las mercancías.

---

<sup>45</sup> Civilistas como Planiol, Ripert, Esmein, Colin et Capitant, Hémar, Demogue, Geny, Josserand, Sallé, Dereux y Carrara.

Segundo.- porque el contratante no se adhiere a él puesto que existe la posibilidad de testar ciertas cláusulas , así como la de añadir algunas otras, de tal forma que no habrá voluntad imperante sobre otra no pudiéndose hablar en este caso de un contrato de adhesión. No podrá ser contrato de adhesión ya que los elementos esenciales del mismo como son precio, descripción de las mercancías (objeto), sujetos, y otros, no se encuentran integrados en el contrato sino sujetos al acuerdo de las partes.

Tercero.- porque debe considerársele como un contrato bilateral y no como un contrato etiquetado como de adhesión.

#### 1.4. Como título de crédito.

El conocimiento de embarque es definido por algunos estudiosos de la materia como :

“Un documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconocen haber recibido determinadas mercancías para su transporte por mar, comprometiéndose a restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado.”<sup>46</sup>

Del concepto anterior se desprenden los siguientes elementos :

- 1) Se entiende que el conocimiento de embarque es un recibo de las mercancías a bordo del buque, o bien recibidas para embarque por el armador o su agente marítimo.
- 2) Prueba la existencia de un contrato, el de transporte de mercancías por mar.

---

<sup>46</sup> SALGADO Y SALGADO, JOSE EUSEBIO. “El arbitraje y el Conocimiento de Embarque Marítimo. Memoria del IV Simposio de Arbitraje Mercantil Internacional”. México, Cámara Internacional de Comercio de la Ciudad de México, 1977. Pag.121

En este sentido el contrato se puede definir como :

"Contrato por el cual, una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar por mar, bajo una relación definida, una mercancía determinada, mediante el pago de un flete también determinado."<sup>47</sup>

O bien :

"...aquel por el cual una parte, el transportador, se obliga frente a la otra, el cargador, mediante el pago de un precio llamado flete, a entregar en destino una mercadería....en el mismo estado en que la recibió."<sup>48</sup>

- 3) Finalmente, es un título representativo de las mercancías, es un documento que consideramos tiene las características propias de un título que tiene aparejada ejecución, lo anterior, relacionando los artículos 98 de la Ley de Navegación y 19 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, los cuales establecen que es el conocimiento de embarque un título representativo de las mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación, estableciéndose por lo tanto, que éstos títulos representativos de mercancías, atribuyen a su poseedor legítimo, el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellos se mencionen.

Debiendo por lo tanto adicionarse al artículo 1391 del Código de Comercio, un último inciso, para quedar de la siguiente manera:

---

<sup>47</sup> IBIDEM, "*Apuntes de Derecho Marítimo*". México, preparados para la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo, 1980.

<sup>48</sup> GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO A. "*Manual de Derecho de la Navegación*". Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979. Tercera edición. Pag. 269.

“El procedimiento ejecutivo tiene lugar cuando la demanda se funda en documento que traiga aparejada ejecución. Traen aparejada ejecución:

I. La sentencia ejecutoriada o pasada en autoridad de cosa juzgada y la arbitral que sea inapelable, conforme al artículo 1346, observándose lo dispuesto en el 1348;

II. Los instrumentos públicos;

III. La confesión judicial del deudor, según el artículo 1288;

IV. Los títulos de crédito;

V. Las pólizas de seguros conforme a la ley de la materia;

VI. La decisión de los peritos designados en los seguros para fijar el importe del siniestro, observándose prescrito en la ley de la materia;

VII. Las facturas, cuentas corrientes y cualesquiera otros contratos de comercio firmados y reconocidos judicialmente por el deudor,

**VIII. Los conocimientos de embarque expedidos por líneas navieras o reexpedidores de carga<sup>49</sup>, y**

IX.. Los demás documentos que por disposición de la ley tienen el carácter de ejecutivos o que por sus características traen aparejada ejecución.”

Dándole al conocimiento de embarque el carácter de título de crédito, podemos atribuirle las siguientes características relativas a éstos documentos:

- a) **Incorporación**, o sea que el título lleva consigo un derecho incorporado, o de otra manera dicho, el derecho va unido al título y su ejercicio se condiciona a la exhibición y entrega del documento.

---

<sup>49</sup> Se entiende por Reexpedidores de Carga, a los internacionalmente conocidos como NVOCC Non vessel owning common carriers, los cuales tienen un carácter de intermediarios en el tráfico marítimo.



- b) **Legitimación**, o sea que permite al titular del mismo exigir del obligado el pago o el cumplimiento de la prestación consignada en el documento. Esta legitimación no sólo es activa, sino también pasiva, es decir, que permite al deudor se libere de la obligación cubriendo el importe o entregando las mercancías al que le presente el documento.
  
- c) **Literalidad**, es decir, que el derecho que en este tipo de documentos se consigna se mide en la extensión y demás circunstancias que se expresan en la letra del documento, o sea lo que se encuentra escrito en él.
  
- d) **Autonomía**, ésta no se refiere a que el documento sea autónomo, del derecho en él incorporado, sino que se refiere a la autonomía que cada adquirente sucesivo tiene uno del otro sobre el título mismo.
  
- e) **Representatividad**, significa que incorpora un derecho real sobre las mercancías que representa el título, es decir, incorpora un derecho de propiedad como es el caso del conocimiento de embarque, o bien, un derecho de garantía según sea el caso.<sup>50</sup>

Además, en la propia legislación nacional se destacaba esta función del título de crédito, y en especial del conocimiento de embarque, al señalar lo siguiente :

“El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y consiguientemente toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.”<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> CERVANTES AHUMADA, RAUL. “*Títulos y Operaciones de Crédito*”. México, Editorial Herrero, 1994, pags. 19-24 y 189-194.

<sup>51</sup> Artículo 170 de la *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*.(derogada) Código de Comercio y Leyes Complementarias.

Por lo mismo, y en base a tales características, los títulos de crédito pueden definirse de conformidad con el artículo 5o. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito como los "Documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna."

Por lo antes expuesto, muchos autores señalan que esta función es la más importante que tiene el conocimiento de embarque, aún cuando ello no quiere decir que las otras funciones no sean también importantes, ni deben dejar de ser estudiadas detenidamente, tanto por los estudiosos del Derecho Marítimo, como por los comerciantes, industriales y todas aquellas personas que utilicen regularmente el servicio del transporte marítimo de sus mercancías, así como por todos aquellos interesados de una u otra manera con el contrato de utilización del buque.

A pesar de todo lo expuesto cabe hacer la aclaración consistente en que el conocimiento de embarque, como es conocido en Derecho Mexicano, aun y cuando reúne todos los requisitos anteriores no se encuentra contemplado como título de crédito en la Ley respectiva.

### **1.5. Como un contrato bilateral.**

Se entiende por contrato como lo define Bonnetcase: "La manifestación exterior de la voluntad, bilateral o unilateral, cuyo fin directo consiste en engendrar, con fundamento en una regla de derecho...una situación jurídica relativa a la formación, modificación o extinción de una relación jurídica."

En el contrato bilateral, dos o más personas manifiestan exteriormente su acuerdo de voluntades con el propósito directo de producir las consecuencias de derecho previstas en el sistema legal, relativas a la formación, transmisión, modificación o extinción de una relación jurídica.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup> Ver al respecto, el Artículo 1859 del Código Civil para el Distrito Federal.

De acuerdo a lo anterior, podemos decir, que el acto jurídico forma el contrato; y que es el resultado de que este acto se considere como una norma de la cual emanan derechos u obligaciones para las partes que en él intervienen. Concretamente: son las cláusulas que obligatoriamente tienen que acatar cada una de las partes porque están dentro de lo permitido dentro de una norma jurídica general (Código Civil) y éste, a su vez, se apoya en la norma suprema que es la constitucional.

Podemos decir también, que el contrato es un documento, en el cual se hace referencia a los signos apreciables por los sentidos, mediante los cuales los sujetos que intervienen en el pacto expresan su voluntad. En este documento constan las cláusulas o normas individualizadas que las partes deben cumplir.

Con lo anterior, llegamos a la conclusión de que el conocimiento de embarque es un documento que reúne las características contractuales a que se ha hecho mención, que es un contrato ya que las partes mediante un acuerdo de voluntades se sujetan al cumplimiento de las cláusulas que en él se establecen, y que el mismo es de carácter bilateral.

## **2. Definición**

En la actualidad el conocimiento de embarque se define como :

“El documento expedido por el capitán (armador o agente marítimo) que acredita la recepción a bordo de las mercancías especificadas en el mismo

para ser transportadas al puerto de destino, conforme a las condiciones estipuladas y entregadas al titular de dicho documento."<sup>53</sup>

En el ámbito internacional este documento es conocido como "*Bill of Lading*" y generalmente se hace referencia a él bajo las siglas B/L.

Se entiende también como conocimiento de embarque al "documento mercantil que se expide generalmente por triplicado y es el acreditativo de que la carga ha sido embarcada a bordo, siendo pues, un verdadero recibo negociable en banca y equivale a la propiedad del cargamento. Su entrega es indispensable para recoger la mercancía después de haber sido descargada y en él debe constar la firma del Capitán o su representante."<sup>54</sup>

**Otro concepto:** es un documento emitido por el transportista el cual hace las veces de recibo de las mercancías y contiene los términos y condiciones relativos al transporte de las mismas, de la misma manera generalmente operará como un título de crédito. Cabe hacer mención que no existe una definición clara o completa para definir al conocimiento de embarque, esto se debe al objeto que nos ocupa, es decir, a la incertidumbre sobre su naturaleza jurídica.

***The Carriage of Goods by Sea Act 1924, s.1(2)***, lo define (para los efectos de la ley misma) de manera negativa por medio de la exclusión de la facultad de ser transferible vía endoso o como un documento de soporte por medio de la entrega de las mercancías sin endoso del mismo, pero sí le da la naturaleza de un recibo de las mercancías por lo embarcado.

Contrario a lo antes expuesto, no consideramos correcto que se le considere a este documento como intransferible ya que iría contra su propia

---

<sup>53</sup> VIGIER DE TORRES, AGUSTIN. "*Derecho Marítimo*". Madrid, Subsecretaría de Marina Mercante, 1978. Tercera Edición. Pag. 583.

<sup>54</sup> TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, *Glosario Marítimo*.

naturaleza, y de tal forma se obstaculizaría la agilidad del comercio marítimo internacional.

***El Artículo 1(7) de la UN Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978*** (también llamado Reglas de Hamburgo 1978), lo define como “un documento que da evidencia de un contrato de transporte de las mercancías por mar y la forma de embarcarlas por el transportista y por el cual el mismo se obliga a llevar las mercancías contra la existencia de un contrato preestablecido. La mención en el documento de que las mercancías sean entregadas a la orden de persona determinada, o a la orden, o al cargador; constituye una obligación.”

De cualquier manera y en relación con sus funciones, se le identifica como: un recibo, como la evidencia de un contrato de transporte, o como un título de crédito.

No existiendo en nuestra doctrina una definición clara acerca del conocimiento de embarque, podemos concluir de entre las diferentes definiciones que ya se han expuesto algunos de los elementos que coinciden con las diversas definiciones ya establecidas:

- 1) Es un documento que da evidencia del contrato de transporte.
- 2) Que es un documento de naturaleza mercantil.
- 3) Que acredita la recepción a bordo de las mercancías que en él se especifican.
- 4) Que es un documento que a pesar de ser emitido por el transportista, genera derechos y obligaciones para las partes que lo suscriben.
- 5) Que es un documento que por su naturaleza debería llevar aparejada ejecución.<sup>55</sup>
- 6) Que es un título probatorio del contrato de transporte marítimo.

---

<sup>55</sup> Se sugiere que se adicione al artículo 1391 del Código de Comercio.

De tal forma que podemos definir al conocimiento de embarque, por dar alguna definición que se aproxime a su naturaleza jurídica, como:

“El documento mercantil que da evidencia del contrato de transporte de mercancías por agua, emitido por el transportista quien acredita la recepción a bordo de las mercancías que en él se especifican, generando derechos y obligaciones recíprocos para las partes y sirviendo como prueba del contrato de transporte en mención, debiendo llevar aparejada ejecución.”

### **3. Clases de conocimiento de embarque.**

#### **3.1. Por el momento de la carga de las mercancías.**

Esta es la primera clasificación y se divide en:

a) **Conocimiento embarcado u ordinario.**

Es aquel que se extiende cuando las mercancías ya han sido embarcadas en el buque, podemos decir que es el conocimiento de embarque tradicional.<sup>56</sup>

b) **Conocimiento recibido para embarque.**

Es aquel que se extiende cuando las mercancías se entregan a la empresa transportista antes de la llegada del buque, con la finalidad de lograr la rápida negociación del documento y los créditos documentados bancarios, permitiendo así la circulación del capital y la riqueza. Facilita, asimismo, la celebración de la compraventa CIF.

---

<sup>56</sup> Apuntes de Derecho Marítimo, TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos señalaba y reconocía este tipo de conocimiento de embarque en su Artículo 169, cuando se afirmaba que si las mercancías hubieran sido recibidas para embarque, el documento debería contener tal indicación, además de señalar el lugar donde deberían almacenarse tales mercancías mientras se embarcaban y el plazo que para ello se fijaba.

Sin embargo, como en nuestros puertos los almacenes, patios, cobertizos y bodegas, eran hasta hace poco tiempo administrados por el Estado (hasta su privatización y creación de las Administradoras Portuarias Integrales), a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la que los ha concesionado en los casos de los puertos importantes del país a las empresas de servicios portuarios, con lo que ha impedido prácticamente, que este tipo de conocimiento de embarque opere en nuestras exportaciones, debido a que el armador no puede hacerse responsable de las mercancías, ya que no están bajo su custodia, sino de la de un tercero, con lo que se impide la función de tal clase de documento.<sup>57</sup>

Algunos autores aún siguen sin reconocer este tipo de conocimiento de embarque, precisamente porque no consta en él que las mercancías han sido embarcadas a bordo del buque, señalando que ha sido difícil su admisión en el ámbito jurídico<sup>58</sup>, lo que nos parece fuera de lugar, pues ya vimos como quedó incluido en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, también conocido como las Reglas de La Haya, así como en diversas leyes internas de países marítimos como Argentina, España, Francia e Italia, entre otros muchos.<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> Apuntes de Derecho Marítimo, TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

<sup>58</sup> Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. pp. 595 y 596.

<sup>59</sup> Apuntes de Derecho Marítimo, Op. cit. Supra.

### 3.2. Por la persona titular.

Se clasifican en:

a) **Nominativos.**

Es decir, aquellos en que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, por lo cual es la persona capacitada para exigir del transportista o porteador la entrega de las mercaderías en el puerto de destino.

El documento no es transmisible con la simple entrega, requiere además del endoso, de la cooperación del obligado, que debe notificar su cesión al porteador o transportista, o bien a su representante.<sup>60</sup>

b) **A la orden.**

Aquellos en los que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, pero anteponiéndole la expresión "a la orden", desde luego, su transmisión se hace por el simple endoso, a través del cual el cedente o endosante transmite sus derechos al cesionario o endosatario, subrogándose así, en todos los derechos del primero.<sup>61</sup>

Los endosos pueden ser ilimitados, por lo que es el más utilizado por la facilidad de su negociabilidad. Muchas veces se pone a la orden de una institución bancaria, que puede ser la acreditante o bien la confirmante en un crédito bancario simple o confirmado.

---

<sup>60</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. "Títulos y Operaciones.... pp. 30 y 31.

<sup>61</sup> Apuntes .... Op. Cit Supra.



c) **Al portador.**

Aquellos en los que no se expresa nominalmente, ni a la orden, al consignatario o al cargador en su caso, quedando siempre legitimado cualquier tenedor del documento.

No obstante que esta forma representa la más fácil circulación del conocimiento de embarque, es muy poco utilizada, por el peligro que representa la pérdida del documento, ya que significaría que el que lo encontrará podría disponer fácilmente de las mercancías.<sup>62</sup>

**3.3. Por los modos de transporte.**

Dividiéndose en :

a) **Mixto.**

Es decir, aquel que abarca la totalidad de los modos de transporte a que se vea sometida una mercancía, o sea, una mercancías que fuera enviada desde la Ciudad de México hasta Viena, se vería protegida por este conocimiento de embarque, aún cuando para ello tenga que emplear el autotransporte, el ferrocarril, la vía aérea, el sistema fluvial y el transporte marítimo, es decir, incluiría diversos tipos de transporte y todos los transbordos necesarios.<sup>63</sup>

El conocimiento de embarque mixto, nada tiene que ver, con el transporte multimodal. Y se debe de entender que para este documento lo importante es el transporte marítimo y no los otros modos de transporte.

---

<sup>62</sup> Apuntes de Derecho Marítimo, TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

<sup>63</sup> IBIDEM.

b) **Directo.**

Que es el que comprende el transporte marítimo en su totalidad, es decir, desde el puerto de origen, incluidos los transbordos necesarios, hasta el puerto de destino de las mercancías.<sup>64</sup>

Este sistema es muy usado, sobre todo para enviar carga a puertos con los que no se tienen servicios de línea directos. Por ejemplo, si queremos enviar carga de puertos mexicanos a Paraguay, tenemos que transbordar la carga de los buques de ultramar a los buques fluviales en Buenos Aires, para que nuestra carga llegue finalmente a Asunción o bien a Trinidad en Paraguay.

**3.4. Por el momento del pago.**

En lo que se refiere al momento del pago, así, el conocimiento de embarque se puede dividir en:

- a) **Conocimiento de embarque pagado.**
- b) **Conocimiento de embarque por cobrar.**

Es decir, que uno ha sido pagado en el puerto de origen y el otro se pagará en el puerto de destino. Siempre ha existido la tendencia a cobrar el flete marítimo desde que las mercancías son embarcadas, pero si la compraventa se hace sobre la base FOB, libre a bordo del buque, será el comprador quién pague el flete en destino, pues de otra manera no tendría razón de ser.<sup>65</sup>

---

<sup>64</sup> Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 706 a 709.

<sup>65</sup> Apuntes de Derecho Marítimo. Op. Cit. Supra.

### **3.5. Por el tipo de forma usada.**

Tenemos también la clasificación por el tipo de forma que se emplea, es decir:

- a) Forma larga.
- b) Forma corta.

Según se use aquella forma que contiene todas las cláusulas impresas en el conocimiento de embarque, forma larga, o aquella que no las contiene, pero que se entiende se le aplican, forma corta.<sup>66</sup>

Así, generalmente, en ésta última se pone la siguiente redacción:

“Se acuerda que el recibo, custodio, transporte, entrega y/o transbordo de las mercancías están sujetos a los términos que aparecen en el anverso y en el reverso del documento y también a los términos contenidos en la forma larga del conocimiento de embarque que el transportista usa regularmente...”<sup>67</sup>

### **3.6. Por su facilidad de negociación.**

Por otra parte, existe la clasificación que se establece en base a la facilidad de la negociación comercial del documento, o sea:

- a) Conocimiento de embarque negociable.
- b) Conocimiento de embarque no negociable.

---

<sup>66</sup> IBIDEM.

<sup>67</sup> Ejemplo de formatos de la empresa armadora japonesa “MITSUI O.S.K. LINES, LTD.”

Son negociables aquellos cuyo traspaso, cesión o endoso puede ajustarse o acordarse, en tanto que no negociables serán aquellos que no pueden endosarse, cederse o traspasarse.<sup>68</sup>

### 3.7. Por las anotaciones que se hacen.

Finalmente, la última clasificación que nosotros explicamos y que muy pocos autores recogen como tal, es la que se refiere a la existencia o inexistencia de anotaciones en el conocimiento de embarque, con lo que se pueden dividir en :

- a) Limpios.
- b) Sucios.

Son limpios aquellos que no tienen anotación alguna por parte del oficial encargado de la carga, que casi siempre lo es el Primer Oficial.<sup>69</sup>

Son sucios, aquellos que llevan anotaciones hechas por el Primer Oficial. Desde luego, dichas anotaciones deberán ser extraordinarias y por lo mismo indicarán faltantes, sobrantes, derramas, roturas, embalaje deficiente, falta de marcaje o señalamiento y otras.

Por lo tanto, estas anotaciones nada tienen que ver con el contenido propio que el conocimiento de embarque deberá tener, los cuales de manera general son semejantes a los que establece nuestra Ley de Navegación en su artículo 100, es decir:

---

<sup>68</sup> Para esta clasificación seguimos lo que sobre los cheques no negociables nos dice en su libro: Cervantes Ahumada, Raúl. *Títulos y Operaciones de Crédito...*p. 147.

<sup>69</sup> Apuntes de Derecho Marítimo, TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

- a) Nombre, domicilio y firma del transportista o porteador.
- b) Nombre y domicilio del consignatario o de la persona a cuyo orden se expide el conocimiento de embarque o bien la indicación de que es al portador.
- c) Nombre y domicilio del cargador.
- d) Número del conocimiento de embarque.
- e) Naturaleza, calidad, números, marcas y demás circunstancias que sirvan para describir las mercancías.
- f) Importe del flete y otros gastos, así como la indicación de la tarifa que debe aplicarse y si han sido pagados o deberán ser cobrados en destino los fletes.
- g) Indicación del puerto de origen y del de destino.
- h) Por último, nombre del buque y la indicación de su nacionalidad o matrícula.

Esta clasificación es muy importante, ya que en las compraventas marítimas internacionales es necesario contar siempre con un conocimiento de embarque limpio, así, en la compraventa CIF se señala en su cláusula siete lo siguiente:

"Suministrar sin demora al comprador, y por su cuenta, un conocimiento de embarque limpio y negociable para el puerto de destino convenido..."

Por otra parte, en los créditos bancarios, el conocimiento de embarque limpio juega un papel muy importante, ya que es imprescindible para todo cargador o consignatario de las mercancías el contar con ese instrumento documentado para utilizarlo en todas sus operaciones comerciales de cualquier orden.

Resumiendo, para poder ver de manera clara la clasificación de los conocimientos de embarque, a continuación presentamos un cuadro sinóptico:

<b>CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE</b>	<b>1) Momento de carga de las mercancías</b>	- embarcado - recibido para embarque
	<b>2) Por la persona titular</b>	- nominativo - a la orden - al portador
	<b>3) Por los modos de transporte</b>	- mixto - directo
	<b>4) Por el momento del pago</b>	- pagado - por cobrar
	<b>5) Por el tipo de forma usada</b>	- largo - corto
	<b>6) Por su facilidad de negociación</b>	- negociable - no negociable
	<b>7) Por las anotaciones que se hacen</b>	- limpio - sucio

#### **4. Documentos susceptibles de ser confundidos con el conocimiento de embarque.**

A continuación se mencionan algunos documentos susceptibles de ser confundidos, los cuales a pesar de no ser objeto de esta tesis profesional, deben de añadirse a ella con la finalidad de que quede claro cual será la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque.

##### **4.1. Las Ordenes de Entrega o "Delivery Orders."**

Es muy común en los medios marítimos el confundir, por desconocimiento, ciertos documentos ligados con el conocimiento de embarque y el contrato de transporte marítimo. Uno de esos documentos es la orden de entrega, mejor conocido en los medios comerciales internacionales por su nombre en inglés, "delivery order."<sup>70</sup>

En realidad, las órdenes de entrega son documentos que se emplean para transferir o constituir garantías sobre parte de la carga que ampara un conocimiento de embarque, ya que éste es un documento indivisible y por lo mismo no es susceptible de ser fraccionado.<sup>71</sup>

Ninguna legislación, así como tampoco en la práctica, ha reconocido a estas "órdenes de entrega", como formas de conocimiento de embarque, ni mucho menos como constitutivas del mismo.

---

<sup>70</sup> En México, como en el resto del Mundo, se usa el término inglés, pues como es sabido este idioma es el marítimo por excelencia, gracias a la posición privilegiada que ocupó el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte durante más de cien años (1815-1945). Todos los autores consultados en nuestro trabajo usan, asimismo, esta denominación inglesa, además, de que el "delivery order" nació en los puertos de la Gran Bretaña.

<sup>71</sup> Vigier de Torres, Agustín. "Derecho Marítimo". Madrid, Subsecretaría de Marina Mercante, 1978. Tercera Edición. p. 596.

Para comprender mejor lo antes afirmado, daremos a continuación la definición que de la orden de entrega nos da Fariña en su obra:

"Documento mediante el cual...el tenedor...del conocimiento de embarque fracciona las mercancías para su venta, o bien para constituir una garantía con parte de ellas durante el transporte marítimo...informando de ello al capitán del buque."<sup>72</sup>

Definición que sin lugar a dudas, se refiere a lo que la doctrina italiana llama "órdenes de entrega propias" (*ordini di consegna propri*), las que serán "impropias" (*impropri*), cuando el capitán del buque no haya sido notificado de su emisión.

Por otra parte, Rodiere reconoce tres tipos de estos documentos como los más importantes, aún cuando dice que podrá haber tantos como usos locales existan en los diversos puertos del mundo, sin embargo, destaca los tres a que hacemos mención:

- 1.- Las órdenes de entrega expedidas por el vendedor, cargador de las mercancías, sin contrafirma. Aquí, el conocimiento de embarque queda en manos del vendedor o de su agente en el puerto de destino.

Esta forma es muy peligrosa, pues el tenedor de la orden no queda protegido de los fraudes y errores del vendedor, además de que el transportista no responderá ante él, sino hasta el límite de lo establecido en el propio conocimiento de embarque.

---

<sup>72</sup> Fariña, Francisco. "Derecho y Legislación Marítima". Barcelona, Bosh Casa Editorial, 1955. pp. 231.



- 2.- Las órdenes de entrega reconocidas por el transportista o emitidas por él, quien las hará solo hasta que tenga en su poder el conocimiento de embarque. Estas tienen pocos problemas, aún cuando tampoco son muy aceptadas por la doctrina.
  
- 3.- Las órdenes de entrega emitidas por un tercero, depositario del conocimiento de embarque, que generalmente puede ser un banco. El tercero deberá proteger los intereses de los compradores con los cuales se compromete, así como de los vendedores por los que actúa como mandatario.<sup>73</sup>

La verdad es que las órdenes de entrega emitidas por el vendedor o el tercero depositario del conocimiento de embarque, no tienen más valor que el de ser simples indicativos de una entrega y que por lo mismo no dan al tenedor de ellas la posibilidad de presentar una acción en contra del transportista, ya que ni siquiera lo conocen.<sup>74</sup>

Por lo mismo, las otras formas no podrán ser nunca consideradas como órdenes de entrega contra lo que afirman diversos autores, es más, el derecho inglés no reconoce a las órdenes de entrega como títulos representativos de las mercancías.<sup>75</sup> Por lo cual no podemos darle a las mismas la naturaleza de conocimiento de embarque.

---

<sup>73</sup> Rodiere, René. "Affretements et Transports. Les Contracts de Transport de Merchandises." Paris, Librairie Dalloz, 1968. Tomo II. pp.187 a 190.

<sup>74</sup> Ibidem. p. 326.

<sup>75</sup> Ibidem. pp. 326 y 189.

Los autores italianos así lo reconocen, basándose en el Artículo 466 del "Codice della Navigazione". En igual sentido siguen los autores argentinos. Nuestra Legislación Marítima no hace ninguna mención a las órdenes de entrega.

En realidad este documento sirve para las compraventas marítimas internacionales, en lo particular en la compraventa CIF, por lo mismo no podrá ser nunca considerado como documento característico del transporte marítimo.<sup>76</sup>

Finalmente, las Reglas de Varsovia, adoptadas en 1928 en la XXXV Conferencia de la "International Law Association" (ILA), disponen que no podrá admitirse implícita ni explícitamente la sustitución del conocimiento de embarque por la orden de entrega, Regla 7<sup>77</sup>, de ahí que tengamos que concluir que la orden de entrega no es una clase de conocimiento de embarque, ni mucho menos un documento substitutivo del mismo.

#### 4.2. Boleta de embarque.

Es la que extiende el agente marítimo o bien el propio armador dirigida al capitán del buque; basándose en la declaración de embarque que hace el cargador, es decir los datos que da éste para la individualización de la mercancía, como son : naturaleza, cantidad, peso, volumen, calidad y marcas entre otros; para que reciba determinada carga.<sup>78</sup>

Precisamente, en este documento se basa el capitán del buque , auxiliado por el primer oficial, para asignar día y hora en que deberán ponerse las mercancías al costado del buque para ser cargadas.

A esta boleta se refiere Rodiere como uno de los otros documentos del transporte marítimo y lo clasifica entre las órdenes y bonos de carga, destacando, como en el caso de los otros, su inferioridad frente al conocimiento de embarque, ya que claramente señala que sólo este último representa a las mercancías.<sup>79</sup>

---

<sup>76</sup> Malvagni Atilio. "Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua.". Buenos Aires, Roque Depalma Editor, 1956. pp. 718 a 722.

<sup>77</sup> Idem.

<sup>78</sup> Malvagni. Atilio. Op. cit. supra. pp. 209 y 210.

<sup>79</sup> Rodiere, René. Op. cit. Supra. Tomo II. pp. 121 a 129.

La boleta servirá, asimismo, para que el capitán, a través del primer oficial, haga entrega de los recibos provisionales de que ha recibido a bordo determinada mercancía.<sup>80</sup>

#### 4.3. Recibo provisional o "*mate's receipt*."\*

Este documento, como el anterior, también se confunde equivocadamente con el conocimiento de embarque, pero si examinamos su concepto veremos que esto es imposible:

"Documento expedido por el oficial de la carga, al recibo de ésta a bordo, de carácter temporal, que puede ser cambiado por el conocimiento de embarque."<sup>81</sup>

Por supuesto, este documento no es negociable, y se encuentra regulado por nuestra Ley de Navegación en el párrafo segundo del artículo 102, el cual a la letra establece:

"La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional."

---

Curiosamente nuestra Ley no hace referencia a este tipo de documentos, como tampoco los tratadistas mexicanos. Leyes como la Argentina, Artículos 295 y siguientes y la italiana, Artículos 457 y siguientes, cuidadosamente se refieren a ellos.

<sup>80</sup> Malvagni, Atilio. Op. cit. supra. p. 210.

\*Recibo del oficial de la carga, es la traducción de este término inglés.

<sup>81</sup> Stevens, Edward F. "Dictionary of Shipping Terms and Phrases". London, Pitman Publishing, 1971. Segunda Edición. p. 63.

Al igual que la boleta de embarque, en el recibo provisional se individualiza la mercancía con los datos como: naturaleza, cantidad, peso, volumen, calidad y marcas entre otros.

El recibo provisional se canjeará más tarde por el conocimiento de embarque, que deberá ser expedido dentro de las veinticuatro horas siguientes a la entrega del primero, nos dicen las leyes que se ocupan de este documento.<sup>82</sup>

Como el capitán del buque, el agente marítimo o el armador solo entregan el conocimiento de embarque al cargador cuyo nombre aparece en el recibo provisional, claramente podremos ver que este documento no es negociable. Además, de que su destino siempre será el de ser canjeado por el conocimiento de embarque.

#### **4.4. La carta de garantía.**

Este documento es aquel mediante el cual el cargador se hace responsable del pago de cualquier cantidad que el armador transportista tenga que pagar al destinatario a causa de un hecho determinado que ha dañado las mercancías y cuya mención se ha omitido en el conocimiento de embarque, para que éste siga limpio, es decir, sin anotación o reserva alguna.

De tal suerte, en algunas legislaciones se incluyen disposiciones sobre estos documentos, desde luego, obligando únicamente al cargador que lo extiende y al armador o transportista que lo acepta, en este sentido tenemos a la Ley de Navegación Argentina, que en su artículo 300 nos dice:

“Son válidas las cartas de garantía entre cargador y transportador y no pueden ser opuestas al consignatario ni a terceros. Son nulas las cartas de

---

<sup>82</sup> Ley de Navegación y Legislación Concurrente... Codice della Navigazione...Artículo 458. (Italia).

garantía que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley.<sup>83</sup>

En nuestra legislación, jurisprudencia o doctrina no hay nada relacionado con este documento, es la práctica comercial la que le ha dado valor en nuestros medios mercantiles. De esta situación nos percatamos detenidamente a lo largo de nuestra práctica cotidiana al elaborar los conocimientos de embarque o bien al tener que revisarlos, reconociendo, además, su necesidad; documento que como puede verse nunca sustituye al conocimiento de embarque, del cual depende siempre.

Para finalizar, tenemos que concluir que a lo largo de la Historia el conocimiento de embarque sufrió los necesarios cambios par llegar a nuestros días en la forma que lo conocemos, por ello destacamos sólo aquellos momentos que permitan a los lectores comprender mejor el documento cuyo estudio aquí nos ocupa.

Sin embargo, es triste reconocer, que después de que le costó a la humanidad 600 años alcanzar este documento en su forma actual, se tenga hoy día que revisar por los problemas que ha creado, dada su dificultad de tramitación, incluyéndosele, asimismo, como uno de los elementos entre otros muchos, que limitan la facilitación del tráfico marítimo internacional.

Para concluir cabe señalar respecto a los documentos que pueden ser susceptibles de ser confundidos con el conocimiento de embarque, que éstos no pueden incluirse, como muchos autores lo hacen, dentro del conocimiento de embarque mismo, como es el caso específico del conocimiento de embarque recibido para embarque.

---

<sup>83</sup> Ley de Navegación y Legislación Concurrente...

## 5. Diferencias y similitudes entre el conocimiento de embarque y el contrato de fletamento o *charter party*

Debe aclararse que aún y cuando el estudio del Contrato de Fletamento no es objeto del presente estudio, sí es necesario su análisis ya que a pesar de ser un contrato diferente al de transporte, éste último puede confundirse con el primero. Por lo anterior, a continuación haremos una breve descripción de lo que es este contrato para después proceder al estudio de sus diferencias con el contrato de transporte de mercancías por agua.

### 5.1. El Contrato de Fletamento o Charter Party

Ya se ha mencionado que existen dos formas de contratación que se contienen tanto en los contratos de fletamento como en los conocimientos de embarque respectivamente.

A continuación se establecen algunas de las diferencias que entre ellos existen. Para diferenciar claramente, el contrato de fletamento es un contrato que se realiza entre el fletador y el propietario del barco por medio del cual el primero toma en arrendamiento del segundo el uso del barco ya sea por un periodo determinado de tiempo (ejemplo: seis meses) en el caso en el cual se le llamará "*time charter*"<sup>84</sup>, o por un viaje determinado en este caso se le denominará "*voyage charter*"<sup>85</sup>, si este último sale de un lugar determinado y regresa al mismo lugar, se le llamará "*round voyage*"<sup>86</sup>. El fletamento puede ser un arrendamiento ordinario tal y como el de cualquier bien mueble como sería el caso de la renta de un automóvil para una excursión, caso en el que el arrendamiento el propietario garantiza o transmite el control total de la posesión del barco al fletador, se le conoce como "*charter by demise*"<sup>87</sup>. Este tipo de

---

<sup>84</sup> Contrato de fletamento por tiempo.

<sup>85</sup> Contrato de fletamento por viaje.

<sup>86</sup> Contrato de fletamento de viaje redondo.

<sup>87</sup> Contrato de fletamento a casco desnudo.

contrato de fletamento es apropiado cuando el propietario del barco desea aumentar su flota, o cuando una persona desea tener la posesión temporal de un barco. Excepto para el caso de registro en el "demise charter"<sup>88</sup> se es propietario temporal del buque.

De acuerdo con lo anterior, los deberes y derechos del propietario serán ejercitados, respectivamente, por él mismo. Se encuentra obligado a una remuneración de salvamento previa a que el conocimiento de embarque sea firmado por el capitán. Durante la duración del fletamento los derechos del cedente serán los de pagar lo relativo al flete. No se encuentra el arrendatario con facultades de interferir en el manejo del buque, salvo en los casos específicos en los cuales el contrato de fletamento lo permita.

#### 5.1.a. Forma en el contrato de fletamento.

La palabra "charter party"<sup>89</sup> deriva de la palabra *carta partita* (documento dividido), el cual se refiere a la antigua práctica escrita de los términos bajo los cuales se contrataba en duplicado en un pedazo de pergamino que sería dividido por la mitad para proporcionar una copia a cada una de las partes. Por lo cual no resulta sorprendente que en la actualidad la forma de contratación se realice por escrito. En algunos casos las partes se obligan contractualmente inclusive antes de firmar el contrato de fletamento, lo cual depende de las intenciones y circunstancias de las mismas.<sup>90</sup>

Si el barco es propiedad de diferentes personas, el copropietario que no haya consentido no se encontrará obligado por el contrato de fletamento debido a que no puede negar la navegación al barco, pero en este caso podrá pedir a los demás copropietarios un bono que asegure su parte alicuota. Por lo tanto,

---

<sup>88</sup> IDEM.

<sup>89</sup> Contrato de fletamento simple.

<sup>90</sup> Apuntes de Derecho Marítimo. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

en este caso no tendrá participación en el provecho o pérdida consecuencia del contrato de fletamento.<sup>91</sup>

Actualmente los términos que se utilizan para el contrato de fletamento son un tanto variados y por lo tanto complicados ya que generalmente se dan en diferentes lenguajes. Algunos otros términos dependen del tipo de operación comercial bajo la cual el buque este operando. Generalmente se utilizan formas estandarizadas para la contratación del transporte de mercancías y en algunos casos las partes realizan modificaciones a las mismas a las cuales se les da el nombre de "*riders-clauses*", las cuales ayudan a la interpretación del clausulado del contrato.

## 5.2. Conocimiento de Embarque.

El contrato de fletamento da evidencia del arrendamiento de la totalidad del barco, o en algunos casos de la ocupación de parte de él. Específicamente no se realiza un contrato para un transporte muy pequeño de mercancías, caso en el cual se deberán de transportar las mismas en un barco que transporte carga en general hacia el puerto de destino de las mismas. Un buque de esta naturaleza generalmente navegará entre ciertos puertos en tiempos preestablecidos, caso en el cual se les denomina "*liner*" (o de una línea establecida), o de puerto a puerto en busca de carga, caso en el cual se le denominará "*tramp*" (largo viaje). A estos barcos se les denomina en la práctica "barcos comunes" y al propietario se le conoce como "transportista común". El contrato de fletamento en este caso da evidencia por medio del conocimiento de embarque el cual usualmente es impreso después de la carga de las mercancías.

De cualquier manera, en el caso de buques fletados, el conocimiento de embarque es invariablemente impreso y su naturaleza no es la de dar

---

<sup>91</sup> IBIDEM.



evidencia de los términos del contrato, sino evidencia del embarque de mercancías (ejemplo: como un recibo). Salvo que se considere un *“straight bill of lading”* (conocimiento de embarque derecho), el cual únicamente es usado entre el embarcador y el consignatario, ese conocimiento de embarque por uso mercantil representará las mercancías de tal manera que su transferencia a un tercero a su vez podrá transferir la propiedad de las mercancías y el derecho de entrega de las mismas al consignatario en el puerto de descarga. El arrendatario deberá a la llegada del buque al puerto de descarga, presentar el conocimiento de embarque al capitán y obtener la entrega de las mercancías.<sup>92</sup>

#### 5.2.a. Funciones del Conocimiento de Embarque.

Se encuentran tres funciones separadas:

- a) Como evidencia de los términos contenidos en el contrato de fletamento.
- b) Como evidencia del embarque de las mercancías.
- c) Como evidencia de que su tenedor tiene el derecho de reclamar la posesión de las mercancías que representa y de que en ciertos casos tendrá la propiedad de las mismas, caso en el cual tendrá la naturaleza de un título de crédito.

Los contratos que se contienen en los conocimientos de embarque con frecuencia son tan complicados como los de fletamento. Las empresas navieras de importancia generalmente tienen sus propias formas de conocimientos de embarque para el comercio internacional que realizan. Los pequeños transportistas generalmente utilizan formatos estandarizados. Así

---

<sup>92</sup> IBIDEM.

como los contratos de fletamento los conocimientos de embarque tienen como requisito el ser de manera escrita.

### **5.2.b. Conocimientos de Embarque en partes.**

Los conocimientos de embarque se imprimen al embarcador en juegos de tres o cuatro; en el caso de que sean tres juegos, una de las copias la retiene el capitán ; dos copias se expiden, una generalmente por correo para el comprador o para cualquier destinatario de la carga , ejemplo: el consignatario. Si el embarcador y el consignatario han acordado usar una carta de crédito como método de pago, las copias destinadas al embarcador serán entregadas al banco junto con los otros documentos de embarque de acuerdo con el precio de las mercancías embarcadas.

### **5.3. Relación entre el Contrato de Fletamento y el Conocimiento de Embarque.**

La relación entre estos dos documentos puede ser confusa, especialmente cuando ambos son utilizados al mismo tiempo. La coexistencia de dos documentos contractuales aparentemente iguales ha dado lugar a algunas dificultades técnicas. La pregunta más usual es ¿ Quien es responsable bajo los términos del contrato de transporte? En otras palabras, no se especifica si será responsable el propietario del buque o el fletador. ¿Embarcador y consignatario tienen responsabilidad por las mercancías y por su arribo a salvo? ¿Quien tiene el título del flete, el propietario del buque o el fletador? En relación a estas preguntas, a continuación se mencionan algunas posibilidades:

- i) El contrato de transporte se realiza entre el propietario del barco y un embarcador o transportista. En este caso no se utiliza el contrato de fletamento como evidencia sino el conocimiento de embarque. Esto

sucede generalmente cuando las mercancías son embarcadas por una línea naviera.<sup>93</sup>

- ii) El contrato de transporte puede realizarse entre el propietario del barco y el fletador, bajo una forma ordinaria de conocimiento de embarque. En este caso el conocimiento de embarque será impreso al momento de la carga de las mercancías, pero generalmente tendrá efectos de un recibo y no de contrato.<sup>94</sup>
  
- iii) El contrato puede realizarse entre el fletador a casco desnudo y el embarcador o transportista. La naturaleza del contrato en este caso es de arrendamiento, no de contrato de transporte, salvo y hasta que una de las partes substituya al fletador y a algún otro embarcador, en los casos del los puntos (i) o (ii) anteriores, dependiendo si el fletador clasifica el barco como general o no. En este caso el contrato de transporte es entre fletador y embarcador.<sup>95</sup>
  
- iv) Cuando el fletador bajo un contrato de fletamento ordinario no embarca él mismo las mercancías, pero transmite su derecho a alguien más, en ese caso encontraremos tanto un contrato de fletamento como un conocimiento de embarque ambos impresos por el propietario del buque o por el fletador o bien por sus agentes.<sup>96</sup>
  
- v) Finalmente sucede en casos excepcionales, que respecto de un mismo viaje se realice un contrato de transporte entre el embarcador y el propietario del buque respecto de una parcela de bienes, y respecto de otra parcela entre el embarcador y el fletador. En tales casos un

---

<sup>93</sup> "Contracts for the Carriage of Goods" LLP, London 1996.

<sup>94</sup> IBIDEM.

<sup>95</sup> IBIDEM.

<sup>96</sup> IBIDEM.

conocimiento de embarque deberá de realizarlo el propietario y otro el fletador, el capitán deberá de firmar ambos.<sup>97</sup>

Los problemas que se suscitan tanto en el punto (iv) como en el (v), generan incertidumbre respecto de la persona con la que se contrata, si será el embarcador o el propietario.

## 6. Regulación en la Ley de Navegación

La Ley de Navegación en su Título quinto " De los contratos de explotación de embarcaciones", Capítulo Primero relativo a los Contratos de Fletamento, establece lo siguiente:

Artículo 95. En los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

Los contratos de fletamento se clasifican en:

- I. Fletamento o arrendamiento a casco desnudo. El fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete.

El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

---

<sup>97</sup> IBIDEM.

El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante.

En el contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción a compra;

- II. Fletamento por tiempo: El fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

El fletante se obliga además, a presentar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato. El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador y el capitán le debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento; y

- III. Fletamento por viaje. El fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

El fletante se obliga además, a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, de fletamento. El fletante conserva la gestión náutica y comercial.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento; en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Para los demás contratos de fletamento se estará a lo convenido por las partes y, en su caso, a lo previsto en el presente capítulo.

Artículo 96. El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en esta Ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

- I. Los elementos de individualización de la embarcación;
- II. Nombre y domicilio del fletante y fletador.
- III. Monto y forma de pago de flete; y
- IV. Duración del contrato

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en un año.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia a lo establecido en la presente Ley.

En relación con el contrato de transporte de mercancías por agua, la misma Ley en el Capítulo II de su Título Quinto, establece lo siguiente:

Artículo 98. Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquel en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el reglamento respectivo.

Artículo 100. El conocimiento de embarque deberá contener:

- I. Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;
- II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden ;
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque.
- IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;

- V. El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;
- VII. La mención de los puertos de carga y de destino;
- VIII. La mención de la modalidad y tipo de transporte;
- IX. El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario, y
- X. El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

Artículo 101. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los contratos de transporte por agua siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos:

- I. Que el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano.
- II. Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta Ley; y
- III. Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las pólizas de fletamento, pero si se expiden conocimientos de embarque de una embarcación sujeta a este tipo de póliza, éstos quedarán sometidos a las presentes disposiciones.

Artículo 102. El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.



La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

Se considerará que las mercancías son entregadas cuando estén en poder del destinatario o a su disposición, de acuerdo con el contrato, esta Ley o los usos y costumbres internacionales, o en poder de una autoridad o tercero a quienes según las disposiciones legales aplicables hayan de entregarse.

Artículo 103. El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por la empresa naviera o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito a la empresa naviera o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. De no darse el aviso anterior, se tendrán por entregadas conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque.

Las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque prescribirán en doce meses, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.

En relación con las disposiciones anteriormente descritas, mismas que se establecen en la Ley de Navegación, podemos encontrar de acuerdo con nuestra legislación las siguientes diferencias existentes entre el Conocimiento de Embarque y el Contrato de Fletamento:

CONTRATO DE FLETAMENTO	CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
Se entiende por éste contrato, aquel por virtud del cual se da la utilización del buque por entero o de un compartimento del mismo.	Se incluye en el Contrato de Transporte, y se refiere a la conducción por vía marítima de un lugar a otro, a personas o cosas.
Generalmente es un contrato privado y de naturaleza mercantil. <sup>98</sup>	Tiene naturaleza de un contrato Tiene naturaleza de un documento representativo de las mercancías Aún y cuando nuestra legislación no le da la naturaleza de un documento ejecutivo o de un título de crédito, puede tener las características de esos documentos.
Se relaciona con el buque	Se relaciona con las mercancías que se transportan
Es un contrato principal	Es un contrato que tiene una naturaleza accesoria al contrato de transporte.
En relación con la limitación de responsabilidad, se establece en el artículo 96 de nuestra Ley de Navegación que serán nulas las	La limitación de responsabilidad en éste caso, se establece en base a las reglas Haya-Visby o COGSA (Carriage of Goods by Sea Act) <sup>101</sup> .

<sup>98</sup> Artículo 75 f.XV del Código de Comercio.

<p>cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia a lo establecido en la presente Ley.<sup>99</sup></p> <p>En este caso las limitaciones de responsabilidad son muy claras.</p> <p>Generalmente se determina el límite de responsabilidad dependiendo del tipo de buque de que se trate (tanqueros, mercantes, etc.)<sup>100</sup></p>	<p>De acuerdo con el artículo 104 de la Ley de Navegación, se limita la responsabilidad en relación a la suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.</p> <p>La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte.</p>
--	---

<sup>99</sup> Cabe aclararse que es nula la exoneración, más no la limitación de responsabilidad.

<sup>100</sup> Aquí la responsabilidad del naviero se basa en la Convención Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos marítimos, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976. Publicado en el Boletín Judicial del 27 de diciembre de 1986 y ratificado por México en 1994.

<sup>101</sup> COGSA se aplica para la carga que va o sale de Estados Unidos de América, y en caso de ambigüedad para la aplicación de alguna otra ley, la Suprema Corte de EE.UU.AA., ha decidido que sea la que más beneficie al dueño de la carga.

### **CAPITULO III. Elementos del conocimiento de embarque**

Siendo el conocimiento de embarque el elemento esencial del contrato de transporte marítimo, podemos mencionar que los transportes y la comunicación en general han cobrado en la actualidad una enorme importancia para la vida económica y social del país. A ello se debe que en México el Estado haya prestado una gran atención al transporte de cosas y de personas, creando toda una legislación orientada hacia el Derecho Administrativo, principalmente con la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Con todo, nuestra Ley de Navegación continúa regulando el transporte fluvial y el marítimo, y a su vez, el Código Civil dedica también al contrato de transporte un capítulo especial<sup>102</sup>, por lo que es necesario también el estudio de las disposiciones de uno y otro ordenamiento, pues, por una parte, sus normas se aplican en forma supletoria a los transportes públicos<sup>103</sup>, y pueden darse todavía contratos de transporte de carácter privado, y, por otra parte, conserva aún gran interés el transporte civil porque su estructura jurídica sirve de esquema general para toda clase de transportes, sean públicos o privados, sean mercantiles o civiles.<sup>104</sup>

Dentro de este campo de estudio, hay que distinguir, desde luego, entre el contrato de transporte mercantil y el contrato de transporte civil.

A este respecto, el transporte marítimo o el fletamento será siempre de carácter mercantil por versar sobre una cosa mercantil como lo son los barcos; tienen el carácter de mercantiles, por razón del sujeto, los transportes que lleva a cabo una empresa que habitualmente se dedica a verificar transportes para el

---

<sup>102</sup> Artículos 2646 a 2665 del Código civil

<sup>103</sup> Art. 4-III y IV, LVGC.

<sup>104</sup> Op. Cit. infra. Sánchez Medal, p. 348.

público, sin que baste que simplemente sea un comerciante la persona que lo realiza aisladamente, sino que ha de ser una empresa dedicada en forma profesional.<sup>105</sup>

Menciona Sánchez Medal lo siguiente:

“En cambio no puede aceptarse que sean mercantiles por razón de su objeto, toda clase de transportes de mercaderías( Art. 576-I Código de Comercio), dado que puede darse también transporte civil sobre [mercaderías o cualesquiera otros objetos ] <sup>106</sup>”.

En efecto, puede definirse el contrato de transporte civil, como aquel contrato por el cual una persona que, sin dedicarse en forma habitual a realizar el servicio para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, “bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por aire, a personas, animales o mercaderías o cualesquiera otros objetos”, a cambio de un precio llamado pasaje o flete según los casos.<sup>107</sup>

A diferencia del transporte mercantil que es el que nos ocupa, , el transporte civil es de carácter ocasional y privado, mientras el mercantil es de carácter continuo o continuado y puede ser privado o público.

Cabe mencionar que el transporte puede ser considerado un acto mixto<sup>108</sup> por lo que hace al cargador con lo cual se explica que se generen obligaciones no sólo respecto del empresario que realiza el acto mercantil, sino también en relación a la parte que celebra el acto civil.

---

<sup>105</sup> Artículo 75-VIII Código de Comercio.

<sup>106</sup> Artículo 2646 Código Civil.

<sup>107</sup> Op. cit. infra. Sánchez Medal, p. 348.

<sup>108</sup> Artículo 1050 Código de Comercio.

## 1. Elementos Reales

Los elementos reales de este contrato son dos: las cosas o mercancías objeto del transporte, y el precio, porte o flete cuando se trata de cosas ( como es en el caso que nos ocupa), y cuya cuantificación ha de hacerse, a falta de convenio, conforme a la costumbre del lugar<sup>109</sup>. No se menciona en éste caso el buque como elemento real del contrato ya que éste lo es del contrato de transporte, más no del conocimiento de embarque considerado como contrato.

Como fundamento a los elementos reales del conocimiento de embarque, podemos encontrar el artículo 98 de la Ley de Navegación el cual establece:

“Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquel en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar **mercancía** de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación”.

De acuerdo a lo anterior, podemos encontrar como elementos reales de acuerdo con lo que establece el ordenamiento a que se hizo mención, los siguientes:

- 1) La cosa, bienes o mercancías que serán objeto del contrato de transporte, la cual debe tener las siguientes características:

---

<sup>109</sup> Artículo 2661 Código civil.

a) que exista y sea corpórea

Si la cosa pereció antes del contrato, éste es inexistente por falta de objeto y el embarcador puede exigir la devolución del precio que hubiere pagado por el transporte de las mercancías.

Si la pérdida de la cosa es parcial, el Código Civil de 1884(Art. 2236) , por analogía a la regulación que se daba en el contrato de compraventa, se podía permitir al embarcador o desistir del contrato o mantener éste respecto de la parte de la cosa aún subsistente, con reducción del precio, que fuera cobrado por el transporte de las mercancías mismas, en forma proporcional. Aunque en el Código Civil vigente no existe una disposición semejante, la solución a este caso debe ser la misma que en el Código anterior por ser la que ofrece mayor protección a la parte más perjudicada que es el embarcador, otorgándole un derecho de opción del cual puede usar para elegir el desenlace que le resulte menos perjudicial.<sup>110</sup>

Los elementos que se esgrimen para sostener la nulidad por un supuesto error determinante sobre la cosa, prejuzga arbitrariamente cual hubiera sido la voluntad de las partes de haber sabido el embarcador que la cosa no existía en su totalidad al celebrarse el contrato, y además se trata de fundar esa nulidad en el hecho de que o es posible una "rescisión " en tal caso, dado que la causa es anterior y no es posterior a la celebración del contrato.<sup>111</sup>

---

<sup>110</sup> Sanchez Medal, Op. Cit. *Infra*.

<sup>111</sup> Sanchez Medal, " De los Contratos Civiles", Porrúa, Décimo primera edición, México 1993, pp.159.

- b) que la cosa sea susceptible de ser vendida o que este en el comercio y que no exista disposición legal que prohíba su enajenación<sup>112</sup>
- c) que la cosa sea determinada o determinable en cuanto a su especie y a su cuota o cantidad.

La determinación de la cosa no ofrece ningún problema cuando se trata del transporte de un cuerpo cierto, de una cosa cierta; pero cuando recae sobre géneros hay que llevar a cabo la "individualización" de la cosa con conocimiento del embarcador, para que éste, en su caso, pueda transmitir la propiedad de la cosa y los riesgos de la misma.<sup>113</sup> Esta individualización se lleva a cabo a través de una operación material de pesar, contar o medir; siempre con conocimiento del embarcador<sup>114</sup> cuando se transportan cosas que se acostumbra pesar, contar o medir.<sup>115</sup>

En la compraventa se da como otra característica la de que la cosa no sea ajena, la cual no opera para el caso del contrato de transporte debido a que con frecuencia las cosas susceptibles de transporte no siempre son propiedad del embarcador de las mercancías.

- 2) Otro elemento real, es el precio, porte (para el caso de transporte terrestre) o flete (para el caso del transporte marítimo). El cual debe de reunir las siguientes características:

---

<sup>112</sup> Artículo 1825, Código civil.

<sup>113</sup> IDEM, Artículo 2015 y 2017-V in fine.

<sup>114</sup> IDEM, Artículo 2015.

<sup>115</sup> IDEM, Artículo 2257.



- a) El precio ha de ser cierto, y deberá de ser fijado por las partes, generalmente por el transportista, aún y cuando ya se ha establecido con anterioridad que los elementos de este contrato pueden ser acordados por las partes ya que el contrato de transporte no es un contrato de adhesión.
- b) El precio debe ser en dinero. Puede pagarse el precio en una o varias exhibiciones.
- c) Suele mencionarse también que el precio ha de ser real, serio, sincero y verdadero.<sup>116</sup>

## **2. Elementos Personales**

### **2.1. Porteador, Transportista, Fletador, Empresa Naviera o Naviero.**

El Transportista como generalmente le hemos venido llamando, es un elemento esencial para la existencia del conocimiento de embarque y de acuerdo a nuestra Ley de Navegación en su Capítulo III, "De las Empresas Navieras" se define al mismo de la siguiente manera:

"El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal".<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> El precio, según Pothier, es verdadero cuando se conviene con la intención de que el vendedor podrá exigirlo.

<sup>117</sup> Artículo 16. Ley de Navegación

En esta parte de la definición de naviero, se habla del concepto de posesión, con lo cual debe quedar claro que el mismo no siempre será el propietario de la embarcación para lo cual la definimos de acuerdo con la Ley, haciendo las siguientes distinciones entre los conceptos de armador, operador y propietario, entendiéndose que es:

*Armador.*- el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar<sup>118</sup>, aprovisionar<sup>119</sup>, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

*Operador.*- es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

*Propietario.*- es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

De la misma manera, en el artículo 17 de nuestra Ley de Navegación, se establecen los siguientes requisitos formales para actuar como naviero o empresa naviera:

- I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;
- II. Tener domicilio social en territorio nacional; y
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

---

<sup>118</sup> Significa abastecer (MOLINER MARIA, "Diccionario de uso del Español", Gredos, Tomo I, Madrid 1988.

<sup>119</sup> Significa acomodar, proveer. IDEM.

### Derechos especiales del porteador.

Para proteger al transportista, se le han concedido dos garantías, siempre que las cosas transportadas estén todavía en poder del porteador: un derecho de retención sobre las mismas cosas transportadas hasta obtener el pago del flete, y un privilegio para que se le pague dicho flete con el valor de las cosas transportadas antes que a otros acreedores en caso de concurso o de quiebra del cargador.

Finalmente, como una disposición favorable tanto para el porteador como para el cargador, las acciones derivadas del transporte se extinguen por prescripción en el breve plazo de seis meses, contados a partir de la conclusión del viaje.

### **2.2. Agente Naviero.**

El artículo 19 de la Ley de Navegación, define al agente naviero de la siguiente manera:

*Agente Naviero General.*- es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

*Agente Naviero Consignatario de buques.*- es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.

El agente naviero general o a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento en representación del naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.

El artículo 20 de la Ley de Navegación establece los requisitos formales para actuar como agente naviero, los cuales son los siguientes:

- I. Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas;
- II. Tener su domicilio social en territorio nacional;
- III. Comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador; y
- IV. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

De conformidad con el artículo 21 de nuestra Ley de Navegación, el agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

- I. Recibir y asistir en el puerto, al buque que le fuere consignado;
- II. Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque;
- III. Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;
- IV. Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente;
- V. Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente el buque, los conocimientos

- de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;
- VI. Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto, y
  - VII. En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque.

Para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario de buques en el puerto que opere.

Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros en un puerto determinado para atender sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuente con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría.

Otras obligaciones del naviero contenidas en la Ley de Navegación:

El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

Se considerará que las mercancías son entregadas cuando estén en poder del destinatario o a su disposición, de acuerdo con el contrato, esta Ley o los usos y costumbres internacionales, o en poder de una autoridad o tercero a quienes según las disposiciones legales aplicables hayan de entregarse.<sup>120</sup>

Asimismo, se establecerán en el apartado correspondiente a la limitación de responsabilidad del naviero, algunas otras obligaciones del mismo.

### 2.3. La Tripulación

“Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas navales, operarios mecánicos y, de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento.

En las embarcaciones pesqueras no se considera tripulación al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

En los cruceros turísticos y transbordadores no se considera tripulación al personal que sólo realiza funciones de atención a los pasajeros”.<sup>121</sup>

“El número de tripulantes de una embarcación y su capacitación deberá ser tal que garantice la seguridad de la navegación y de la embarcación. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio

---

<sup>120</sup> Artículo 102 Ley de Navegación.

<sup>121</sup> Artículo 22. Ley de Navegación.

Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

Los propietarios o navieros están obligados a vigilar que el personal a su servicio cumpla con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la infracción a este precepto, con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.<sup>122</sup>

También forman parte de la tripulación de acuerdo con lo estipulado por el artículo 26 de la Ley de Navegación, los oficiales, quienes deberán de dar cumplimiento a las órdenes que se asienten en el Libro de Consignas, así como a todas aquellas funciones y encomiendas que el capitán les asigne de acuerdo a su categoría.

Toda embarcación mayor de transporte deberá tener un oficial de guardia que actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y disciplina a bordo y cumplir las órdenes recibidas ; quedando facultado para requerir cooperación de todo el personal de la embarcación y , cuando esté en puerto, para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias.

El artículo 27 del ordenamiento antes mencionado, también establece a otros integrantes de la tripulación a los cuales se les denomina "patrones de las embarcaciones" quienes ejercerán el mando vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo, pero no estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas ; cuando tengan conocimiento de la comisión u omisión de actos que supongan el incumplimiento de los ordenamientos legales en vigor, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes, y estarán obligados a poner en conocimiento de la autoridad marítima cualquier circunstancia que no esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la embarcación.

---

<sup>122</sup> Artículo 23. Ley de Navegación.

Ha de aclararse que aún y cuando la tripulación es un elemento personal del contrato de transporte, no interviene de manera directa en lo que respecta al conocimiento de embarque.

#### **2.4. El Capitán**

"Las embarcaciones deberán contar con capitán o patrón, según se establezca en los términos de los tratados internacionales, así como en los reglamentos respectivos.

El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en aguas extranjeras y en altamar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice.

El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aun cuando no se encuentre a bordo".<sup>123</sup>

Facultades o funciones que tendrá el capitán a bordo de las embarcaciones<sup>124</sup>:

- I. Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de estos objetivos ;
- II. Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán ;

---

<sup>123</sup> Artículo 24. Ley de Navegación.

<sup>124</sup> Artículo 25, Ley de Navegación.



- III. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal ;
- IV. Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal ; y
- V. Ejercer su autoridad sobre las personas o cosas.

### **2.5. El Cargador, Embarcador o Fletante**

Se entiende por tal el cliente o la persona que recibe el servicio. Es aquella persona que por lo general será quien entregue las mercancías, aún y cuando no siempre será el propietario de las mismas.

En principio, será a él a quien se le expida por parte del transportista el conocimiento de embarque y es un elemento personal esencial para la existencia de este documento.

Las principales obligaciones del cargador, a saber son cuatro:

- 1) Pagar el precio convenido o, en su defecto, el que sea conforme a las costumbres del lugar, es decir, al precio establecido por los otros transportistas.
- 2) Pagar o reembolsar los gastos extraordinarios o convenidos que sean necesarios para la conservación de las cosas transportadas.
- 3) Pagar los daños y perjuicios que hubieren resentido terceras personas o el medio de transporte u otros objetos, en caso de que el cargador hubiere causado tales daños por la naturaleza peligrosa, por la calidad, o por el defectuoso empaque o envase de las cosas transportadas, sin haber hecho estas circunstancias del conocimiento del porteador.

- 4) Recibir las cosas transportadas en el lugar de su destino, ya que en caso de no hacerlo, incurre en la *"mora accipiendi"*, y puede entonces el portador constituir con ellas un depósito ante la autoridad judicial, o bien exigir al cargador el pago del alquiler de bodegas, quedando además liberado el mismo cargador del cuidado ordinario de las mismas, y con la única responsabilidad por dolo o culpa grave.

## 2.6. El Consignatario, Recibidor o Destinatario

Es un elemento externo en el contrato de transporte, ya que sus derechos se derivan del mismo, aún y cuando no sea parte en él. Se le da el carácter de tercero en la relación contractual.

Se entiende por consignatario a la persona a quien se destina y a quien deben entregarse las mercancías transportadas. Es el beneficiario para recibir dichas cosas.<sup>125</sup>

Aunque en éste último caso puede considerarse que se trata de un *contrato en favor de tercero*; sin embargo, no se aplican a él todas las disposiciones de la estipulación en favor de tercero, especialmente la referente a la irrevocabilidad de la designación del destinatario, aunque éste haya tenido ya conocimiento de tal designación y la haya aceptado, puesto que el cargador puede desistir del transporte antes o durante la ejecución del mismo.<sup>126</sup>

De acuerdo a lo anterior encontramos la figura del tercero tenedor del conocimiento de embarque, elemento no comprendido por nuestra legislación, sin

---

<sup>125</sup> Artículo 2656-III Código Civil.

<sup>126</sup> Artículo 2663 y 1871 del Código Civil.

embargo, la legislación española en esta materia se refiere a él de la siguiente manera:

“El conocimiento de embarque es un documento transferible. El cargador puede endosarlo a tercera persona, y en éste caso aparecerá la figura del tercero tenedor del conocimiento de embarque, con ciertas consecuencias legales de importancia, que se ponen de manifiesto al momento de tratar la fuerza probatoria del conocimiento de embarque.”

### 3. Elementos Formales

Es un contrato formal y por lo tanto debe de constar esencialmente por escrito. Ya mencionamos la tendencia a considerar el contrato de transporte como de adhesión, teoría con la cual no estamos de acuerdo, como ya se ha establecido con anterioridad.

De acuerdo con la legislación española, se le dan dos funciones al conocimiento de embarque, mismas que son de vital importancia, y son las siguientes:

- 1) Representa una prueba del contrato,<sup>127</sup> cuando no se ha firmado póliza de fletamento, en cuyo caso el transporte se regula por lo que resulte del conocimiento de embarque, y determina los derechos y obligaciones del naviero, capitán y fletador con relación a la carga;
- 2) Por otra parte es un reconocimiento de las mercancías hecho por el capitán, un título representativo de las cargadas. Título que por no tener un carácter abstracto, su transmisión equivale a la tradición material de la mercancía, con lo que se efectúan operaciones de venta y crédito aún durante el transporte.

---

<sup>127</sup> Artículo 653 Código de Comercio Español.

A quien se transfiera el conocimiento de embarque, adquirirá sobre la mercancía todos los derechos y acciones del cedente o endosante de tal manera que el porteador sólo quedará liberado entregando la mercancía al legítimo tenedor del título.

El conocimiento reviste mucha más importancia que la póliza de fletamento, pues éste puede o no existir y ser firmado por las partes, pero el conocimiento debidamente firmado y autorizado es indispensable siempre y constituye la prueba de la ejecución del contrato. De donde se sigue que la póliza de fletamento puede ser reemplazada por el conocimiento, pero no viceversa, por cuanto la póliza no acredita el embarque de la carga a bordo ni la ejecución del contrato.

El Artículo 1o. de la Convención de Bruselas, establece que:

"Por contrato de transporte a los efectos de la presente ley, ha de entenderse únicamente el contrato formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar."

Con lo anterior y recurriendo a la legislación internacional, podemos concluir que se le da al conocimiento de embarque un carácter contractual, ya que como se hace mención anteriormente es el contrato de transporte el que se deberá formalizar mediante el documento llamado *conocimiento de embarque*, ya que éste es el documento esencial para la existencia del contrato de transporte.

#### 4. Clasificación del contrato.

4.1. **Contrato nominado.**- así se le considera tanto al contrato de transporte como al conocimiento de embarque, por estar regulado en un Código o en otras leyes como es la Ley de Navegación y el

Código de Comercio en el caso específico dándosele el nombre de Contrato de Transporte.

- 4.2. Contrato típico.-** es un contrato que se encuentra regulado en la Ley de Navegación y es coincidente en su esencia, con el nominado que se mencionó en el apartado anterior. Cabe aclarar, que el Contrato de Transporte como tal es un contrato típico, más no lo es el conocimiento de embarque, ya que aún y cuando éste se encuentra regulado en la ley en mención, no se le regula propiamente como un contrato, por lo cual podemos deducir que:

El contrato de transporte es típico, pero el conocimiento de embarque es atípico, ya aun y cuando éste último tiene una denominación especial en la ley, carece de reglamentación particular y específica, y por lo tanto coincide también con las características del contrato innominado.

- 4.3. Contrato bilateral.-** contra la opinión de varios tratadistas del derecho, consideramos que tanto el contrato de transporte como el conocimiento de embarque, deben considerarse con un carácter bilateral o sinalagmático ya que hacen nacer obligaciones recíprocas para las partes que en ellos intervienen. El artículo 1836 del Código Civil establece:

“El contrato es bilateral cuando las partes se obligan recíprocamente.”

- 4.4. Contrato oneroso.-** ya que en él se estipulan provechos y gravámenes recíprocos,... etc.<sup>128</sup>

---

<sup>128</sup> Artículo 1837 Código Civil.

A su vez, el contrato oneroso se subclasifica en:

- Oneroso conmutativo
- Oneroso aleatorio

Se entiende que el contrato de transporte, es un contrato oneroso conmutativo ya que de acuerdo al artículo 1838 del Código civil, en su primera parte, se establece que es conmutativo oneroso:

"...cuando las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste..."

Por ello será contrato oneroso conmutativo el de transporte, pues ahí, desde el momento de su celebración, el embarcador sabe que tendrá que cubrir una suma determinada como precio o flete, y el transportista tendrá la certeza de cual es exactamente la mercancía que debe transportar.

- 4.5. **Contrato real.**- se le clasifica como tal, ya que se crea para una de las partes la obligación de constituir a favor de la otra, un derecho real, y para constituir ese derecho real, es necesario que se entregue a la otra parte, una cosa mueble, específica y determinada.

Toma éste contrato su nombre de la palabra latina "res" que significa cosa.

Dentro de esta clasificación, debe aclararse que no por ser un contrato real pierde su naturaleza de consensual, ya que se

perfecciona y para surtir efectos entre las partes y frente a terceros basta el solo acuerdo de los otorgantes, sobre un objeto cierto, sin necesidad de que se haga entrega de cosa alguna o se constituya un derecho real. Esta clasificación atiende a que el conocimiento de embarque no siempre se expide contra la entrega de las mercancías, sino que hay ocasiones en la práctica en que por las modalidades bajo las cuales éste se contrate bastará con el simple acuerdo de voluntades de las partes para que el mismo surta sus efectos.<sup>129</sup>

- 4.6. Contrato formal.-** se clasifica como formal ya que en éste la voluntad de las partes por exigencia de la ley, debe externarse bajo cierta forma escrita que ella dispone. Si la forma no se cumple el acto existirá, pero no podrá surtir la plenitud de sus efectos jurídicos, en especial contra terceras personas.

Debe aclararse respecto a esta clasificación que es necesario que el conocimiento de embarque se realice por escrito, siendo este un documento esencial para la evidencia del contrato de transporte, en este caso, el marítimo. Estableciéndose que de no existir la formalidad descrita el contrato en mención será nulo.

- 4.7. Contrato accesorio.-** es un contrato que tiene vida y existe en la razón y medida que sirve para garantizar el cumplimiento de una deuda en un derecho de crédito convencional o indemnizatorio. Por ello su razón de ser y existir va en función y medida de la vida de esa obligación.

---

<sup>129</sup> Ver al respecto, el artículo 5 f IV de la Ley de Navegación, en el cual se establece que a falta de disposición expresa en la Ley y sus reglamentos, y tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente, "los usos y costumbres marítimas internacionales" siendo una costumbre y un uso marítimo internacional, el de que en ocasiones el conocimiento de embarque sea consensual ya que las partes pueden acordar en que momento se formaliza el contrato. Y pudiendo ser real si el conocimiento de embarque se entrega en ese momento.

Para el caso específico del conocimiento de embarque considero que éste tiene un carácter de accesorio, siendo el contrato principal el contrato de transporte y sin el cual el conocimiento de embarque no podría existir ya que este como se ha repetido reiteradamente, es evidencia del contrato de transporte.

- 4.8. **Contrato de tracto sucesivo.**- el contrato de transporte se clasifica como de tracto sucesivo ya que nace y ya perfeccionado el acto, el contrato no concluye, sino que las partes se siguen haciendo prestaciones continuas o periódicas. Cabe aclararse, que "cuando en estos contratos se incluye una modalidad - condición-, no puede ésta surtir sus efectos retroactivos característicos".<sup>130</sup>
- 4.9. **Contrato "indifferens personae".**- en oposición al contrato "*intuitu personae*", este contrato se celebra en atención a una conducta que desean realizar las partes, sin importar con quién la realicen. Si una de las partes cede o transmite sus derechos sobre el contrato, sin autorización de la otra parte, en el "*intuitu personae*", el contrato se extingue, no así en el contrato "*indifferens personae*". Aún y cuando el contrato de transporte es un contrato de prestación de servicios, debe de aclararse que no tiene la característica de "*intuitu personae*".
- 4.10. **Contrato "intuitu rem".**- puede darse el caso de que de acuerdo a las mercancías que se pretendan transportar, sea voluntad del

---

<sup>130</sup> Gutierrez y Gonzalez, Ernesto. "Derecho de las Obligaciones". Porrúa, México 1993. Séptima edición, p234.



contratante que las mismas se transporten en un contenedor determinado.<sup>131</sup>

---

<sup>131</sup> De acuerdo con los usos y costumbres marítimas internacionales que establece el artículo 5 f. IV de la Ley de Navegación, en la práctica es poco usual que se especifique en que contenedor se pretende que se transporten las mercancías.

#### **CAPITULO IV. Términos y condiciones más usuales de los conocimientos de embarque (INCOTERMS).**

Los términos de comercio internacional mejor conocidos como INCOTERMS, no son exclusivos de los contratos o del transporte marítimo, tampoco son fundamentales en lo relativo a contratos de transporte de mercancías, pero a pesar de ello, tienen gran importancia en el transporte marítimo y en los documentos representativos de la carga como lo es el conocimiento de embarque; de tal manera que tienen gran influencia en los derechos y obligaciones que se generan entre las partes de estos contratos de transporte de mercancías por mar, y es por ello que se dedica éste capítulo para su análisis.<sup>132</sup>

Como un ejemplo tangible, tenemos la relación que existe entre estos términos principalmente en el ámbito marítimo los cuales se identifican con las obligaciones relativas al vendedor de las mercancías que serán transportadas.

Algunos INCOTERMS requieren que el vendedor arregle lo relativo al contrato de transporte de mercancías específicamente relacionados con el conocimiento de embarque. Su importancia estriba en la fijación de las obligaciones del vendedor relacionadas con el transporte, y provisión de los documentos representativos de la carga y almacenamiento. Si el vendedor incurre en demoras en la entrega de las mismas al embarcador, este podrá hacerse acreedor al pago de las mismas. La correcta entrega de todos los documentos necesarios tales como el conocimiento de embarque, tienen influencia directa sobre los derechos del comprador (quien podrá ser en su caso el consignatario o

---

<sup>132</sup>NORMAN J. LOPEZ, "Bes' Chartering & Shipping Terms", Eleventh Edition, London, Barker & Howard LTD 1992, p.525.

el endosatario) que podrá en su momento ejercer acción contra el transportista la cual se contendrá en el conocimiento de embarque.

De la misma manera será necesario el cumplimiento de ciertos requisitos tales como el correcto empaque de las mercancías que serán transportadas.

En cualquier contrato de transporte internacional de mercaderías será necesario acudir a alguna de las siguientes preguntas:

¿Quién arreglará el pago de la carga de las mercancías transportadas de un punto a otro?

¿Quién soportará el riesgo de estas operaciones si las mismas no fueron previstas?

¿Quién soportará la pérdida o el riesgo del daño o pérdida de las mercancías en tránsito?

Todas estas preguntas conciernen actualmente al transportarse mercancías del vendedor al comprador. Es posible imaginar diversas formas de dividir los costos, riesgos y responsabilidades del transporte de las mismas entre ambas partes y eso es exactamente el objetivo fundamental de estos términos de comercio internacional. Su finalidad consiste en que en base a pequeñas expresiones se puedan determinar los derechos y obligaciones de las partes contratantes.<sup>133</sup>

Cada término significará una división diferente en los costos, riesgos y responsabilidades entre comprador y vendedor, rigiendo situaciones en las cuales cada actividad generará una responsabilidad hacia el comprador correlativa a la del vendedor. Estos términos han sido consecuencia de la demanda de un avance en el comercio internacional.

---

<sup>133</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, p. 523.

En algunos sistemas jurídicos estos términos comerciales únicamente han sido tradicionalmente utilizados para determinar la repartición de los costos entre las partes contratantes. Actualmente la costumbre de comercio internacional les ha otorgado la función de determinar en que porcentaje el vendedor ha cumplido con sus obligaciones de manera tal que pueda decirse que la entrega jurídica de las mercancías ha sido dada al comprador. Lo anterior es la función principal o de mayor importancia del punto a analizar .

De acuerdo con la doctrina de la "libre contratación de las partes", las partes que se someten a un contrato serán libres de contratar y decidir sobre las funciones, costos y riesgos del mismo, así como la manera en que estos serán repartidos entre ellos. De tal manera que podrán incorporar a su contrato formas internacionalmente aceptadas conocidas como INCOTERMS para los cual deberá de especificarse expresamente que "las partes se sujetarán a los INCOTERMS...", o podrán insertar términos comerciales a sus contratos independientes a los ya señalados, los cuales podrán representar posteriormente un costo mayor traducido en un litigio por la imprecisión de los mismos términos y obligaciones entre ellas.<sup>134</sup>

No obstante lo ya mencionado, existen algunos detalles de fundamental importancia en estos contratos los cuales mencionaremos a continuación.

Ciertamente estas obligaciones pueden ser muy dañinas para las partes contratantes, la falta de precisión la cual es un elemento inevitable en todo contrato y punto fundamental de disputa el cual generalmente derivará en un litigio. Es un problema de las transacciones realizadas a diario. Si observamos que las partes que se encuentran en países diferentes se sujetan día a día a transacciones comerciales las cuales en su generalidad son sometidas sin un

---

<sup>134</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ., p. 525.

convencimiento pleno a las leyes y usos comerciales de una de las partes. De acuerdo a lo anterior las partes se sentirían más seguras si las leyes que rigieran sus transacciones fueran las de su país, pero sería difícil la determinación de las consecuencias de los actos jurídicos realizados en otro país de tal forma que como justo medio podemos encontrar que el alma de los INCOTERMS es precisamente la aplicación internacional por medio de la cual las obligaciones entre las partes serán sujetas a una interpretación clara, certera y explícita de una manera admirable.

El propósito fundamental de estos INCOTERMS es el de determinar la naturaleza de la relación existente entre el vendedor y el comprador, incluyendo de tal forma las obligaciones de cada una de las partes contratantes. De manera particular, su finalidad es la de simplificar las obligaciones por medio del establecimiento previo de las mismas, el momento y forma en que deberán de ser cumplidas.

Como funciones secundarias de estos términos internacionales podremos encontrar algunas más, las cuales son fundamentalmente de tipo operativo, y son entre otras:

- El deber de proporcionar permisos de importación y exportación.
- Establecer la naturaleza y tipo de documentos.
- La exención de un seguro.
- El deber de empacar las mercancías.
- Deber de notificar a la otra parte los arreglos o cambios realizados.
- El deber de pago por operaciones de supervisión.

La obligación principal que produce el Contrato de Compraventa, es la entrega de las mercancías y el pago del precio, la cual puede convenirse de diversas maneras según lo convengan las partes. A través de las prácticas comerciales internacionales, se han llegado a definir ciertos tipos de entrega

conocidos por alguno de los términos comerciales, que constituyen modalidades del Contrato de Compraventa Internacional, pues implican un conjunto de obligaciones específicas para cada una de las partes. Estas modalidades del contrato se encuentran definidas en los INCOTERMS.

## 1. Términos internacionales más utilizados.

A continuación mencionaremos algunos de los términos internacionales más utilizados, o más comunes en el ámbito marítimo.

### 1.1. FCL. (Full Container Load.)<sup>135</sup>

Es un término que sirve para definir cualquier cantidad de mercancía, comprendida en un embarque en contenedor, en el cual la responsabilidad y costo de llenado y vaciado recae en el embarcador y/o consignatario.

La empresa naviera proporciona el contenedor y el cliente lo llena, lo cierra y lo entrega al transportista, por lo tanto, toda la responsabilidad es para el cliente. En este caso, el transportista sólo se obliga al transporte de los contenedores y no de las mercancías.

Se utilizan las palabras en el conocimiento de embarque *"said to contain figures not verified by carrier"*.<sup>136</sup>

Esta expresión hace referencia a la consignación por parte del embarcador o cargador quien ocupará todo un contenedor. Las tarifas por fletes, son generalmente más bajas si se contrata bajo los términos Full Container Load (FCL) en comparación con los de LCL o *"Less than container load"* de mercancías que tienen que ser cargadas a un contenedor.

---

<sup>135</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, p. 379.

<sup>136</sup> "Dice contener mercancías no verificadas por el transportista".

## 1.2. LCL (Less than Container Load).<sup>137</sup>

El término sirve para definir cualquier cantidad de mercancía comprendida en un embarque en contenedor, en el cual el costo y la responsabilidad de llenado y/o vaciado recae sobre el transportista y se realiza en un lugar bajo su control. En este caso el porteador sí tiene conocimiento de aquello que se transporta.

## 1.3. FEU (Forty-foot equivalent unit).<sup>138</sup>

Es una medida utilizada para la carga en contenedores<sup>139</sup> y equivale a 40 pies. Esta es una unidad de medición para el espacio libre en los contenedores.

El estándar de tamaño de estos contenedores se refiere a las medidas del exterior de la caja y son equivalentes a 12.2m. Generalmente este término es utilizado en los Estados Unidos de América donde se le conoce con el nombre de TEU<sup>140</sup> y el cual equivale a 20 pies en lugar de cuarenta.

## 1.4. EXW. Ex Works. "Ex Works" (en fábrica)<sup>141</sup>

Es un término relativo a la responsabilidad única del vendedor de afirmar lo que ha descrito respecto de las mercancías. El comprador soportará el total del

---

<sup>137</sup> TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, APUNTES DE DERECHO MARITIMO.

<sup>138</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, P. 381.

<sup>139</sup> Todos los contenedores que se utilicen para transporte de mercancías deberán contar con todas las especificaciones de peso longitud y altura, así como las marcas y números grabados o pintados en forma indeleble y de fácil visibilidad que se establece según el Código de la International Standard Organization (I.S.O.), para contenedores. Por lo que se refiere a las marcas y números, todos los contenedores deberán indicar en su exterior:

I. Código del propietario

II. Número de serie y dígito

III. Código de país del propietario

IV. Peso máximo

V. Peso del contenedor o tara.

La ubicación de las marcas se determina según las disposiciones de la I.S.O.

<sup>140</sup> "twenty-foot equivalent unit", también se le conoce bajo el nombre de "Transport Equipment Unit".

<sup>141</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, p. 526.

costo y riesgos que resulten al momento de llevar las mercancías hacia el lugar de destino. Este término representa, la mínima obligación para el vendedor. Principalmente se relaciona con la salida de las mercancías del lugar establecido por el vendedor. Es un término usual para cualquier tipo de transporte.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proveer las mercancías estipuladas en el contrato	• Pagar el precio
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación necesarias	• Obtener las licencias y permisos de importación y exportación necesarias
c)	• Arreglar el transporte de acuerdo a lo establecido
d) Entregar los bienes como se estableció	• Recibir los bienes en el lugar establecido por el vendedor
e) Sufragar el riesgo, pérdida o deterioro de los bienes hasta su entrega	• Sufragar el riesgo, pérdida o daño después de la entrega de las mercancías
f) Pagar todos los gastos hasta el momento de la entrega	• Pagar todos los gastos posteriores a la entrega incluyendo los impuestos por importación
g) Avisar al comprador que ya puede disponer de las mercancías	• Avisar al vendedor del lugar y tiempo para tomar o recibir las mercancías.
h) Pagar por el chequeo necesario, por el empaque y marcas a las mercancías anteriores a su entrega	• Dar al vendedor prueba de que se entregó la mercancía
i)	• Pagar los gastos de inspección previos a la embarcación
j) Ayudar al comprador a obtener los	• Reembolsar al comprador los gastos



documentos necesarios y colaborar con el en lo relativo a la obtención del seguro	por documentación.
---	--------------------

**1.5. FCA. free carrier ( franco transportista ).<sup>142</sup>**

Término utilizado para los requisitos necesarios para el transporte moderno particularmente se utiliza en el medio del transporte intermodal como lo es el transporte de contenedores o su tráfico por trailers o ferris. Se basa en principios similares al Free On Board (FOB), salvo en lo relativo a las obligaciones del vendedor quien termina con las mismas al momento de entregar las mercancías en custodia del cargador en el lugar establecido. Si no se precisa el lugar de entrega al momento del contrato de venta, las partes deberán de estar al lugar donde el cargador tomará las mercancías en su custodia.

El riesgo, pérdida o daño de la carga se transfiere del vendedor al comprador en el momento de la venta y no cuando la mercancía se encuentra al costado del buque.

Por "cargador" se entiende cualquier persona que por su cuenta o por cuenta de otro realiza un contrato de transporte ya sea por tierra (ferrocarril), aire, mar o por la combinación de los anteriores. Cuando el vendedor debe endosar un documento, cumple con sus obligaciones únicamente con la presentación del mismo, debidamente firmado por la persona que se denomina cargador o transportista.

Este término puede clasificarse dentro del grupo de INCOTERMS donde la carga no ha sido pagada y es aplicable a cualquier tipo de transporte, incluyendo el multimodal.

<sup>142</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ. p. 526

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	• Pagar el precio
b) Cumplir con las formalidades aduanales y con las licencias de exportación	• Cumplir con las licencias de importación y formalidades aduanales
c) Arreglar, si el comprador lo requiere, sus riesgos y gastos respecto del transporte de las mercancías	• Arreglar el transporte de las mercancías
d) Entregar los bienes conforme a lo establecido o a la voluntad del transportista	• Aceptar la entrega de las mercancías
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño que se sufra hasta la entrega	• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías posterior a su entrega
f) Pagar todos los gastos hasta la entrega	• Pagar todos los gastos después de la entrega
g) Avisar formalmente al comprador cuando las mercancías hayan sido entregadas al transportista	• Dar al vendedor la noticia del transportista designado de la fecha y lugar de entrega
h) Advertir al comprador de la entrega de las mercancías en la forma estipulada	• Aceptar la prueba de entrega
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	• Pagar los gastos preoperativos del embarque cuando sean necesarios
j) Asistir en la obtención de licencias y seguros en caso de que sean necesarios	• Pagar todos los gastos relativos a las licencias de importación, etc. y dar al vendedor las instrucciones

	necesarias de transportación.
--	-------------------------------

**1.6. FAS. free along side ( franco al costado del buque).<sup>143</sup>**

Las obligaciones del vendedor en este caso se cumplen al momento en que la carga es situada al costado del buque, lo cual significa que el comprador deberá sufragar todos los costos y riesgos en caso de pérdida o daño de las mercancías a partir del momento en que han sido colocadas al costado del buque.

El comprador contrata y paga el flete para el transporte y carga de las mercancías hacia su destino

Es un término que se clasifica en el grupo en el cual la carga no ha sido pagada. Generalmente se utiliza en el transporte marítimo.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	• Pagar el precio estipulado
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación necesarias	• Obtener licencias y permisos de importación y exportación
c)	• Arreglar el embarque por cuenta propia
d) Entregar los bienes al costado del barco en el puerto establecido	• Tomar las mercancías al momento en que se encuentren al costado del barco
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño hasta el momento que las	• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías posterior a que

<sup>143</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, p. 526.

mercancías sean puestas al costado del buque	se ubiquen al costado del buque
f) Pagar todos los gastos hasta que sean entregadas las mercancías al costado del barco.	• Pagar todos los gastos después de la entrega, incluyendo los impuestos y los de comercio exterior
g) Dar al comprador las noticias relativas a la entrega de las mercancías en el buque	• Dar al vendedor la noticia respectiva al buque y puerto de carga
h) Avisar al comprador de la entrega de las mercancías en la forma estipulada	• Aceptar la prueba de entrega
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	• Pagar los gastos preoperativos y costos que sean necesarios
j) Asistir en la obtención de licencias de exportación y seguros si son necesarios	• Pagar todos los gastos relativos a las licencias de importación, etc...

### 1.7. FOB. free on board. (libre a bordo)<sup>144</sup>

El vendedor entrega las mercancías abordo del buque, en el puerto establecido en el contrato de compraventa, libre de costo para el comprador. El contrato de compraventa deberá de especificar el lugar de entrega de las mercancías. Ejemplo: "FOB Tokio" .

Los contratos Free on Board (FOB), son de estrecha relación con el conocimiento de embarque ya que:

<sup>144</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, p. 526.

- En el clásico FOB, el vendedor es el embarcador. El vendedor es parte del contrato de mercancías hasta que los conocimientos de embarque se hacen bajo el nombre del comprador.
- Otro tipo, es cuando el vendedor hace acuerdos necesarios para la carga de mercancías, toma los conocimientos de embarque bajo su propio nombre y posteriormente transfiere éstos al comprador contra el pago de las mercancías.
- Una tercera forma se crea cuando el comprador entrega su propio flete al comisionista del puerto de carga con la finalidad de hacer espacio y obtener los conocimientos de embarque. Este método se utilizará donde el flete tiene que ser pagado por adelantado, situación ante la cual el vendedor colocará las mercancías abordo obteniendo un recibo provisional y entregando el mismo al expedidor o comisionista para habilitar éste y obtener el conocimiento de embarque.

Por el término "abordo", se entiende una estrecha relación con el FOB y la de "entregada abordo" se relaciona con el momento que la carga es puesta en las grúas del barco. Si la carga es levantada por FOB se refiere al momento en el cual cruza la línea riel o costado del buque. Para el caso de aceites o de carga de sustancias líquidas que vengan abordo por una pipa, la entrega se formaliza en el momento en que la carga pasa por las múltiples válvulas de carga del buque.

Forma parte de los INCOTERMS, donde la carga principal no ha sido pagada por el vendedor. Principalmente se utiliza en el transporte marítimo.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar el precio estipulado</li> </ul>
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación necesarias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtener licencias y permisos de importación y exportación</li> </ul>
c)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arreglar el embarque por cuenta propia</li> </ul>
d) Entregar los bienes a bordo del barco en el puerto establecido	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomar las mercancías en el puerto de entrega establecido</li> </ul>
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño causados hasta el momento que las mercancías sean entregadas el buque	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías posterior a que se entreguen al costado del buque</li> </ul>
f) Pagar todos los gastos hasta que sean entregadas las mercancías en el barco.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar todos los gastos después de la entrega, incluyendo los impuestos y los de comercio exterior</li> </ul>
g) Dar al comprador las noticias de que las mercancías han sido entregadas en la forma acordada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proporcionar al vendedor noticia adecuada sobre el buque y puerto de carga</li> </ul>
h)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aceptar la prueba de entrega de las mercancías</li> </ul>
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar los gastos necesarios previos al embarque de las mercancías</li> </ul>
j) Asistir en la obtención de licencias de importación y seguros si son necesarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar todos los gastos relativos a las licencias de importación, etc...</li> </ul>

### 1.8. CFR. cost and freight (costo y flete)<sup>145</sup>

La palabra "costo", únicamente significa el precio por las mercancías. El término importante de este incoterm es el de "flete", el cual algunas veces es abreviado internacionalmente como "C&F" o "CNF". Este término se utiliza bajo el nombre del puerto de destino. Ejemplo: "CNF Hamburgo".

Es un término que se clasifica dentro del grupo de los de la carga pagada, generalmente por el vendedor y es utilizado para el transporte marítimo.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	• Pagar el precio estipulado
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación e importación necesarias	• Obtener licencias y permisos oficiales de importación y exportación
c)	• Arreglar la entrega de las mercancías a su cargo en el lugar de destino acordado.
d) Entregar los bienes a bordo del barco en el puerto establecido	• Tomar las mercancías en el puerto de entrega establecido
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño causados hasta el momento que las mercancías sean entregadas a bordo del buque	• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías posterior a que se entreguen.
f) Pagar todos los gastos hasta que sean entregadas las mercancías en el barco.	• Pagar todos los gastos después de la entrega, incluyendo los impuestos y los de comercio exterior
g) Dar al comprador las noticias de	• Proporcionar al vendedor noticia

<sup>145</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ. p. 526.

que las mercancías han sido entregadas en el buque.	adecuada sobre el buque y puerto de carga
h) Asesorar al comprador para que los bienes se entreguen de la forma establecida.	• Aceptar la prueba de entrega de las mercancías
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	• Pagar los gastos necesarios previos al embarque de las mercancías
j) Asistir en la obtención de licencias de importación y seguros si son necesarios	• Pagar todos los gastos relativos a las licencias de importación, etc...

**1.9. CIF. cost, insurance, and freight. (costo, seguro y flete).<sup>146</sup>**

Tal vez éste sea el término mas usual y el mas importante en los contratos de compraventa internacional, incluyendo el transporte marítimo. Es básicamente lo mismo que el "Cost and Freight" (C&F) pero se le añade la obligación del vendedor de otorgar un seguro que ampare el riesgo, pérdida o daño de las mercancías durante el viaje. El vendedor contrata a la aseguradora y paga la prima asegurable. Por lo cual ésta es incluida en el precio de las mercancías.

El contrato original de compraventa en comercio internacional, quizá fue el FAS o el FOB, donde el comprador podía fletar un buque y especificar los puertos en los cuales se cargarían las mercancías, mismas que estarían bajo su cuidado. El comprador, sería el embarcador. A finales del siglo XIX la transacción denominada CIF se desarrolló debido al desarrollo de los medios de comunicación bancaria.

En el comercio internacional actual, éste es el término más usual.

<sup>146</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ. p. 526.



Se clasifica en el grupo de INCOTERMS donde la carga es pagada por el vendedor y es usual en el transporte marítimo.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	• Pagar el precio estipulado
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación necesarias	• Obtener cualquier licencias de importación.
c) Arreglar a su cargo el embarque de las mercancías en el puerto de mención. Arreglar el seguro de los bienes.	• Pagar el seguro.
d) Entregar los bienes a bordo del barco en el puerto establecido	• Tomar las mercancías en el puerto de entrega establecido
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño causados hasta el momento que las mercancías sean entregadas a bordo del buque	• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías a la entrega en el puerto de embarque.
f) Pagar todos los gastos hasta que sean entregadas las mercancías en el barco.	• Pagar todos los costos posteriores a la entrega, incluyendo los impuestos.
g) Dar al comprador las noticias de que las mercancías han sido entregadas en el puerto de embarque.	• Proporcionar al vendedor noticia adecuada sobre el buque y lugar de carga
h) Asesorar al comprador para que los bienes se entreguen de la forma establecida.	• Aceptar la prueba de entrega de las mercancías
i) Pagar los gastos por empaque,	• Pagar los gastos necesarios previos

inspección y marcas a los bienes	al embarque de las mercancías
j) Asistir en la obtención de licencias de importación y seguros si son necesarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar todos los costos relativos a las licencias de importación, etc...</li> <li>Rendir asistencia para el reaseguro si es necesario.</li> </ul>

**1.10. CIP. carriage and insurance paid to...(named destination).<sup>147</sup>**

Se refiere al vendedor que tiene que cargar las mercancías y declarar el seguro contra el riesgo, pérdida o daño que sufra el comprador durante la carga de las mismas.

Es apropiado para cualquier tipo de transporte incluyendo el multimodal y es pagado generalmente por el vendedor.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar el precio estipulado</li> </ul>
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación necesarias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtener cualquier licencias y permisos para exportación e importación.</li> </ul>
c) Pagar el costo de entrega en el lugar acordado y hacer el contrato de transporte.	
d) Entregar las mercancías al primer transportista.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomar las mercancías en el puerto de mención.</li> </ul>
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño causados hasta el momento que	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías después de la</li> </ul>

<sup>147</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, p. 528

las mercancías sean entregadas.	entrega.
f) Pagar todos los gastos hasta que sean entregadas las mercancías.	• Pagar todos los costos posteriores a la entrega, incluyendo los impuestos.
g) Dar al comprador las noticias de que las mercancías han sido entregadas en el barco.	• Proporcionar al vendedor noticia adecuada del puerto y buque de carga.
h) Asesorar al comprador para que los bienes se entreguen de la forma establecida.	• Aceptar la prueba de entrega de las mercancías
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	• Pagar los gastos necesarios previos al embarque de las mercancías
j) Asistir en la obtención de licencias de importación y seguros si son necesarios	• Pagar todos los costos relativos a las licencias de importación, etc...

**1.11. DES. delivered ex ship...(named port of destination o señalamiento del puerto de destino de las mercancías)<sup>148</sup>**

Aquí el vendedor hace accesibles las mercancías para el comprador, en el barco, en el lugar de destino estipulado en el contrato de compraventa. El vendedor deberá sufragar el costo total y el riesgo que se genere por el transporte de las mercancías hasta el lugar del destino del buque donde serán entregadas las mismas.

Se clasifica dentro del grupo de incoterms donde el vendedor responde por todos los riesgos, costos y gastos hasta la llegada de las mercancías. Es usado en transporte marítimo.

<sup>148</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ. p. 528.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato.	• Pagar el precio estipulado.
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación necesarias.	• Obtener licencias y permisos oficiales para exportación e importación.
c) Arreglar a su propio cargo la entrega de las mercancías en el lugar y puerto establecidos.	•
d) Entregar las mercancías a bordo del buque en el puerto de destino.	• Tomar las mercancías el puerto de mención.
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño causados hasta el momento que las mercancías sean entregadas en el buque.	• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías después de la entrega de las mismas a un costado del buque.
f) Pagar todos los gastos hasta que sean entregadas las mercancías en su lugar de destino.	• Pagar todos los costos posteriores a la entrega, incluyendo los impuestos y los gastos de comercio exterior.
g) Dar al comprador las noticias de que las mercancías han sido entregadas en el puerto de destino.	• Proporcionar al vendedor noticia adecuada del buque y puerto de entrega.
h) Asesorar al comprador para que los bienes se entreguen de la forma establecida.	• Aceptar la prueba de entrega de las mercancías
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	• Pagar los gastos necesarios previos al embarque de las mercancías
j) Asistir en la obtención de licencias de importación y seguros si son	• Pagar todos los costos relativos a las licencias de importación, etc...

necesarios	
------------	--

**1.12. DEQ. delivered ex quay...(nombre del puerto de destino).<sup>149</sup>**

En este caso, el vendedor hace las mercancías accesibles al comprador, mediante su entrega en el muelle o desembarcadero de destino señalado en el contrato de compraventa. Por lo anterior, el vendedor tendrá que cubrir el costo total y riesgo que se genere del transporte de las mercancías hasta el muelle, a esto se le denomina venta " *ex quay*"<sup>150</sup>. Se utiliza en transporte marítimo.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar el precio estipulado</li> </ul>
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación necesarias	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtener licencias y permisos oficiales para exportación e importación.</li> </ul>
c) Arreglar el transporte par el puerto de destino.	
d) Entregar las mercancías en el muelle del buque establecido y en el puerto respectivo.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tomar las mercancías el puerto de mención.</li> </ul>
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño causados hasta el momento que las mercancías sean entregadas en el muelle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías después de la entrega de las mismas en el muelle.</li> </ul>
f) Pagar todos los gastos incluyendo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagar todos los costos posteriores a</li> </ul>

<sup>149</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, p. 528.

<sup>150</sup> Significa "en muelle".

los aduanales, hasta que sean entregadas las mercancías en el muelle.	la entrega, incluyendo los impuestos y los gastos de comercio exterior.
g) Dar al comprador las noticias de que las mercancías han sido entregadas en el muelle respectivo.	• Proporcionar al vendedor noticia adecuada del destino de las mercancías.
h) Asesorar al comprador para que los bienes se entreguen de la forma establecida.	• Aceptar la prueba de entrega de las mercancías
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	• Pagar los gastos necesarios previos al embarque de las mercancías
j) Asistir en la obtención de licencias de importación y seguros si son necesarios	• Pagar todos los costos relativos a las licencias de importación, etc...

**1.13. DDU. delivered duty unpaid...(nombre del lugar de destino)<sup>151</sup>**

"*Delivered duty unpaid*", es el término utilizado para especificar que el vendedor cumple con su obligación de entregar las mercancías cuando estas han sido puestas a disposición de la otra parte en el ya mencionado lugar o país donde serán importadas.

Este término se clasifica en el grupo de incoterms donde el vendedor es quien responde de los gastos y riesgos hasta la llegada de las mercancías.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	• Pagar el precio estipulado
b) Asistir al comprador para obtener	• Obtener licencias y permisos

<sup>151</sup> Op. Cit. Supra. NORMAN J. LOPEZ, p. 528.

las licencias de exportación necesarias	oficiales para exportación e importación.
c) Pagar todos los costos de transporte en el lugar establecido como puerto de destino.	•
d) Entregar las mercancías en el puerto respectivo.	• Tomar las mercancías el puerto de mención.
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño causados hasta el momento que las mercancías sean entregadas en el buque.	• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías después de la entrega de las mismas al costado del buque.
f) Pagar todos los gastos hasta la entrega en el buque.	• Pagar todos los costos posteriores a la entrega, incluyendo los impuestos y los gastos de comercio exterior.
g) Dar al comprador las noticias de que las mercancías han sido entregadas.	• Proporcionar al vendedor noticia adecuada del buque y puerto de entrega.
h) Asesorar al comprador para que los bienes se entreguen de la forma establecida.	• Aceptar la prueba de entrega de las mercancías
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	• Pagar los gastos necesarios previos al embarque de las mercancías
j) Asistir en la obtención de licencias de importación y seguros si son necesarios	• Pagar todos los costos relativos a las licencias de importación, etc...

**1.14. DDP. delivered duty paid.<sup>152</sup>**

Al contrario del término "ex works", el cual establece las mínimas obligaciones para el vendedor, el término "DDP" establece que el vendedor tiene el máximo de obligaciones cuando se contrata bajo estas condiciones.

En este caso también el vendedor se hace responsable de todos los gastos y riesgos causados. Su abreviatura "DDP", no debe de confundirse con el servicio "door -to -door" conocido como puerta a puerta.

OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR
a) Proporcionar los bienes relativos al contrato	• Pagar el precio estipulado
b) Asistir al comprador para obtener las licencias de exportación necesarias	• Obtener licencias y permisos oficiales para exportación e importación.
c) Pagar todos los costos de transporte en el puerto establecido a su propio cargo.	
d) Entregar las mercancías en el puerto respectivo.	• Tomar las mercancías en el puerto de mención.
e) Sufragar el riesgo, pérdida o daño causados hasta el momento que las mercancías sean entregadas.	• Sufragar el riesgo, pérdida o daño de las mercancías después de la entrega de las mismas.
f) Pagar todos los gastos hasta la entrega en el buque, incluyendo los gastos de comercio exterior y aduanales.	• Pagar todos los costos posteriores a la entrega.

<sup>152</sup> Op. Cit. Supra., NORMAN J. LOPEZ, p. 529.



g) Dar al comprador las noticias de que las mercancías han sido entregadas en el puerto de destino.	• Proporcionar al vendedor noticia adecuada del puerto de entrega.
h) Asesorar al comprador para que los bienes se entreguen de la forma establecida.	• Aceptar la prueba de entrega de las mercancías
i) Pagar los gastos por empaque, inspección y marcas a los bienes	• Pagar los gastos necesarios previos al embarque de las mercancías
j) Asistir en la obtención de licencias de importación y seguros si son necesarios	• Pagar todos los costos relativos a las licencias de importación, etc...

Es necesario, una vez más, aclarar que estos términos no tienen una regulación en la legislación mexicana, sino que se rigen por tratados internacionales en los cuales México ha participado pero no han sido ratificados por nuestro país. Atienden principalmente a un acuerdo de voluntades entre las partes, y es por ello que los estudiosos en materia de derecho marítimo, han propuesto que dichos términos se incluyan en nuestra Ley de Navegación, implicando lo anterior una seguridad jurídica en materia contractual para las partes que se sometan a estos términos internacionales.

## 2. Propuesta de legislación de los incoterms en la legislación mexicana.

A continuación se incluye el Proyecto de inserción de estos términos a nuestra Ley de Navegación en un Capítulo que se denomine: "De las modalidades marítimas de la compraventa"<sup>153</sup>:

<sup>153</sup> Proyecto elaborado por estudiosos del Derecho Marítimo, Dr. Ignacio Melo Rivera, Lic. José Manuel Muñoz Arteaga, Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo (CANAINTRAM)., Abril de 1997.

**FORMATO DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

**BILL OF LADING** for Combined Transport or Port to Port Shipment.

(TERMS CONTINUED FROM REVERSE SIDE)

Not Negotiable Unless Consigned to Order

Vessel **M/V ACAPULCO** Voy. No. **03W**

**TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A. de C.V.**

Shipper  
**ALPHA STAR INTERNATIONAL**  
**550 PHARR ROAD SUITE 612**  
**ATLANTA GA. 30305**



Ave. De La Cuspide 4755  
Col. Parques del Pedregal C.P. 14010  
Delegación Tlalpan  
México, D.F.  
TELEX 017-73949

**MEXICAN LINE/LINEA MEXICANA**

Forwarding Agent-References

Consignee  
**TO ORDER OF SHIPPER**

RECEIVED by the Carrier from the Merchant in apparent good order and condition (unless otherwise noted hereon) the total number of containers or other packages or units indicated below stated by the Merchant to comprise the cargo specified below for transportation subject to all the terms hereof (INCLUDING THE TERMS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Acceptance to the Place of Delivery on presentation of this document (duy endorsed) to the Carrier by or on behalf of the Merchant, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statute rendering them binding upon the Merchant) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained before or advanced hereby had been made between them.

CONTAINERS AND/OR CARGO ON DECK. It is expressly agreed between the Merchant and the Sea-Carrier that Goods stowed into Containers may be loaded on or under deck at the option of the Carrier and that the provisions of the Hague Rules as incorporated herein shall be applicable in all cases whether the transport is carried out on or under deck. Also the Goods and/or Containers shall contribute in General Average whether carried on or under deck.

IN WITNESS whereof the member of original Bills of Lading stated below have been signed one of which being accomplished. The others to be void.

Notify Party  
**MEISEI TRADING INC.**  
**12-7 TSUTO 330-CHO**  
**MINOMIYA HYOGO**  
**533 JAPAN**

Port of Loading <b>MANZANILLO, MEXICO</b>	Port of discharge <b>KOSE, JAPAN</b>	Pre-carriage by	Place of Receipt <b>NAVOJOA, SONORA</b>
For Transhipment to	Place of Delivery	Export Reference <b>64439</b>	

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER

Container No: Seal No: Marks and Nos	NR. and Kind of Pkgs	Description of Goods	Grossweight (Kilos)	Measurement (Cu.M.)
<b>CRXU020434</b> <b>37740312</b> <b>377409157</b>	<b>1X43'RF</b>	<b>"SAID TO CONTAIN, FIGURES NOT VERIFIED BY CARRIER."</b> <b>1346 CASES</b> <b>FROZEN PORK CUTS MEAT</b> <b>SHIPPED ON BOARD:</b> <b>12-MAY-97 VIA:</b> <b>TMM ACAPULCO V-08W</b> <b>FROM: MANZANILLO, MEXICO</b>	<b>24306.976KG</b> <b>NETWEIGHT</b> <b>23028.750KG</b>	
<b>"SHIP NOT RESPONSIBLE FOR MARKS AND NUMBERS"</b>		<b>"CONTAINER WAS RECEIVED WITH A RETURN TEMPERATURE OF MINUS 13.0CENTIGRADES</b> <b>TRASP TEMP. +/-(26)-20.0 GRADES: C VENTILATION: 000X</b>		
		<b>"SHIPPER'S LOAD, STOW, AND COUNT AND SAID TO CONTAIN"</b> <b>"FREIGHT PREPAID"</b>		

C	Container Basis <b>HOUSE / P/102</b>	Declared value of goods (optional, see clause 62) USD <b>77CL</b>	<b>** COPY NOT NEGOTIABLE **</b>
---	---	--	----------------------------------

RATES AND CHARGES:

Freight and charges	Rate	Per	Prepaid	Collect
<b>"FREIGHT AS PER MANIFEST"</b>				

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations, exceptions and conditions, whether written, typed, stamped or printed, as fully as if signed by such Merchant.

The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses: 5, 6, 8 and 24 of the Bill of Lading, the Liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss or damage to the Goods and delay.

Place and date of issue <b>MEXICO CITY</b> <b>MAY</b> <b>12, 1997</b>
Freight payable at: <b>LOS ANGELES, CA.</b>
FOR EXCLUSIVE USE OF E.D.P. Traffic Type Payer Region
Number of original Bs/L <b>3</b> B/L No. <b>YMMUZOAPU08W5144</b>



## **2.1. Disposiciones Generales.**

Artículo.- El presente capítulo se aplicará únicamente a las compraventas internacionales para cuya entrega por lo menos una parte del transporte sea por vía marítima.

Artículo.- El comprador deberá hacer el pago contra la entrega de los documentos, pero quedarán a salvo sus acciones en relación con la calidad o el estado de la cosa comprada.

Artículo.- En todo lo no previsto en el presente capítulo se aplicarán los términos internacionales de comercio (INCOTERMS) elaborados por la Cámara de Comercio Internacional de París que se encuentra en vigor.

## **2.2. De la compraventa francotransportista (FT o FCA).**

Artículo.- En la compraventa francotransportista el vendedor cumple su obligación de entregar la mercancía cuando la ha puesto despachada de aduana para la exportación, a cargo del transportista nombrado por el comprador en el lugar o punto fijado. Si el comprador no señaló un punto específico, el vendedor puede escoger dentro del lugar o zona estipulada en punto donde el transportista se hará cargo de la mercancía.

Artículo.- Si el comprador da instrucciones al vendedor de efectuar la entrega de la carga a alguna persona que no sea transportista se considerará que el vendedor ha cumplido con su obligación de entregar la mercancía cuando ésta es puesta bajo la custodia de dicha persona.

Artículo.- Los riesgos que sufran las mercancías antes del momento de la entrega a que se refieren los artículos anteriores son por cuenta del

vendedor y los que sufra posteriormente, son por cuenta del comprador. Asimismo, todos los gastos relacionados con las mercancías anteriores al momento en que haya sido entregada, son por cuenta del vendedor y a partir del momento de la entrega al transportista, son por cuenta del comprador.

Artículo.- En caso de transporte marítimo, si la mercancía constituye un contenedor completo *Full container load (FCL)*, concluye la entrega cuando el transportista marítimo se hace cargo del contenedor cargado.<sup>154</sup> Si se ha llevado el contenedor a un operador de una terminal de transporte que actúa por cuenta del transportista, se considerará que la mercancía ha sido entregada cuando el contenedor haya entrado en las instalaciones de aquella terminal. Si la mercancía no ocupa un contenedor completo o si la mercancía no ha sido "contenerizada", el vendedor ha de llevarla a la terminal de transporte. La entrega concluye cuando se entrega la mercancía al transportista marítimo o a otra persona que actúa en su nombre.

Artículo.- Hace prueba de la entrega el documento de transporte o, si así se ha convenido, mensaje electrónico equivalente (EDI).

### 2.3. De la compraventa libre a costado de buque (LCB o FAS).

Artículo.- En la compraventa libre a costado de buque el vendedor cumple su obligación de entrega cuando la mercancía ha sido colocada al costado del buque sobre el muelle o en barcasas en el puerto de embarque convenido, despachada la mercancía en aduana para la exportación.

---

<sup>154</sup> En cuanto a un contenedor cargado bajo bases FCL, falta especificar las responsabilidades tanto del cargador como del transportista, ya que al transportista no le consta ni el contenido ni el valor ni el peso de lo cargado, ya que es mera declaración del embarcador. (Único comentario a las propuestas de adición de Títulos a la Ley de Navegación sobre modalidades marítimas de la compraventa elaboradas por el Dr. Ignacio Melo y el Dr. Rivera y Rivera) Comentario del Lic. José Manuel Muñoz Arteaga, TMM, 1997.

Artículo.- El vendedor deberá proporcionar al comprador el documento usual de prueba de la entrega de la mercancía o, si así se convino, mensaje electrónico equivalente (EDI).

#### **2.4. De la compraventa libre a bordo (LAB o FOB).**

Artículo.- En la compraventa libre a bordo cumple el vendedor con su obligación de entrega cuando la mercancía ha sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque convenido despachada para la exportación.

Artículo.- Los riesgos que sufran las mercancías antes del momento de la entrega a que se refiere el artículo anterior son por cuenta del vendedor y los que sufra posteriormente, son por cuenta del comprador. Asimismo, todos los gastos relacionados con la mercancía anteriores al momento en que haya sido entregada de acuerdo con el artículo anterior, son por cuenta del vendedor y a partir de ese momento, son por cuenta del comprador.

Artículo.- El vendedor deberá proporcionar al comprador conocimiento de embarque o una carta de transporte marítimo o documento de transporte multimodal o cualquier otro semejante de prueba de la entrega de la mercancía o, si así se convino, mensaje electrónico equivalente (EDI).

#### **2.5. De la compraventa costo y flete (CF).**

Artículo.- En la compraventa costo y flete, el vendedor debe pagar los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido.

Artículo.- A pesar de lo establecido en el artículo anterior, el vendedor únicamente asume el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier gasto adicional debido a acontecimientos ocurridos después del momento en que la mercancía haya sido entregada a bordo del buque en el puerto de embarque. El vendedor asume la obligación de contratar en los términos usuales de sus propias expensas el transporte de la mercancía al puerto de destino.

Artículo.- El vendedor deberá entregar al comprador el documento de transporte, conocimiento de embarque o carta de transporte marítimo o documento semejante que pruebe la entrega de la mercancía, así como la prueba de que el flete ha sido pagado y si en el documento de transporte se hace referencia a una póliza de fletamento, el vendedor también deberá facilitar este documento. Si así se ha convenido, el documento a que se refiere este párrafo puede ser sustituido por mensaje electrónico equivalente (EDI).

#### **2.6. De la compraventa costo, seguro y flete (CSF o CIF).**

Artículo.- En la compraventa costo, seguro y flete se observarán las mismas reglas de la compraventa de costo y flete, pero el vendedor tendrá, además, la obligación de adquirir un seguro marítimo de cobertura de los riesgos del comprador de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte y de pagar la prima correspondiente.

#### **2.7. De la compraventa entregada sobre el buque (ESB o DES).**

Artículo.- En la compraventa entregada sobre buque en puerto de destino convenido, el vendedor cumple su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador a bordo del buque, en el



acostumbrado punto de descarga del puerto de destino convenido antes de despacharla en aduana para la importación.

Artículo.- El vendedor asume todos los gastos y riesgos relacionados con la mercancía hasta que el buque se encuentre en el puerto de destino convenido y antes de que se inicie la descarga y a partir de ese momento, el comprador asume los gastos y los riesgos de la mercancía hasta su destino final. El vendedor debe entregar al comprador la orden de entregas y/o el conocimiento de embarque y/o la carta de transporte marítimo y/o documentos de transporte multimodal y/o cualquier otro documento que haga pruebas de la entrega en los términos mencionados en este apartado y que permitan al comprador tomar posesión de la mercancía. Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, los documentos a que se refiere este párrafo pueden ser sustituidos por un mensaje electrónico de datos (EDI).

## **2.8. De la compraventa entregada en muelle, derechos pagados en puerto de destino convenido (EEM o DEQ).**

Artículo.- En la compraventa entregada en muelle con derechos pagados en puerto de destino convenido, el vendedor cumple su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador sobre el muelle de desembarco en el puerto de destino convenido y despachada en aduana para la importación.

Artículo.- El vendedor asume todos los riesgos y gastos de la mercancía hasta el punto mencionado en el artículo anterior incluidos los derechos, impuestos y en general todas las cargas por llevar la mercancía hasta el lugar y a partir de que la mercancía ha sido colocada sobre el muelle de desembarque en el puerto de destino convenido, y despachada en aduana

para la importación, los riesgos y gastos de la misma corren por cuenta del comprador.

Artículo.- El vendedor debe entregar al comprador la orden de entrega y/o el conocimiento de embarque y/o carta de transporte marítimo y/o documento de transporte multimodal o documento semejante que permita al comprador tomar posesión de la mercancía en el muelle y ya cubiertas las formalidades aduanales de la importación. Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, el documento a que se refiere el párrafo anterior puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos (EDI).

Como ya se estableció con anterioridad, esta propuesta de inclusión de los términos de compraventa internacional en la legislación mexicana, no contiene todos los términos de compraventa internacional, y por no corresponder este estudio a términos que implican un transporte multimodal o terrestre, únicamente se han establecido aquellos cuya inserción a nuestra Ley de Navegación se propone.

### **3. Modalidades bajo las cuales se puede contratar un conocimiento de embarque.**

Los siguientes, a pesar de ser términos que se utilizan internacionalmente, no se incluyen dentro de la clasificación de incoterms a que se hizo mención, ya que éstos sólo constituyen una modalidad sobre la cual se puede establecer la forma en que operará el conocimiento de embarque, específicamente en lo que respecta al lugar en el cual el transportista se liberará de la responsabilidad de las mercancías transportadas.

Cabe mencionar que algunas de estas modalidades de contratación como es la de Puerta a Puerta, incluyen transporte multimodal, el cual sólo mencionaremos por no ser parte del tema que nos toca tratar.

Para su estudio, existen cuatro tipo de modalidades en el transporte:

### 3.1. House to House (H/H)<sup>155</sup>.-

Esta modalidad puede ejecutarse en las bases Full Container Load (FCL) únicamente.

Cuando se realice la contratación del servicio bajo estas bases, el transportista pondrá a disposición del embarcador, el contenedor en el sitio o local donde lo tenga disponible, a fin de que éste proceda a su planta a realizar el llenado.<sup>156</sup>

En el puerto de destino, el transportista pondrá el contenedor a disposición del consignatario a fin de que éste proceda a vaciarlo en su bodega y lo retorne al local o lugar designado.

### 3.2. House to Port (H/P)<sup>157</sup>, en bases FCL/FCL, FCL/LCL.-

Cuando se realice la contratación del servicio bajo estas bases, el transportista de igual forma pondrá a disposición del embarcador, el contenedor en el sitio o local donde el tenga disponible a fin de que éste realice el llenado en su planta.<sup>158</sup>

---

<sup>155</sup> Término también conocido como Puerta a Puerta.

<sup>156</sup> Apuntes de Derecho Marítimo. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

<sup>157</sup> Término también conocido como Puerta a Puerto.

<sup>158</sup> Apuntes de Derecho Marítimo. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

En el puerto de destino, se procederá a realizar el vaciado del contenedor y retornarlo al lugar o local designado por el transportista.

**3.3. Port to Port (P/P)<sup>159</sup>, bases FCL/FCL, FCL/LCL, LCL/LCL y LCL/FCL.-**

En esta modalidad de servicio, el transportista pondrá a disposición del embarcador, el contenedor en el puerto de origen a fin de que pueda realizar el llenado.

En el puerto de destino, el consignatario procederá a realizar el vaciado del contenedor y retornarlo al lugar o local designado por el transportista.<sup>160</sup>

**3.4. Port to House (P/H)<sup>161</sup>, en bases FCL/FCL y LCL/FCL.**

En la modalidad muelle a puerta, el transportista pondrá a disposición del embarcador el contenedor en el puerto de origen, a fin de que pueda realizar el llenado.

En el puerto de destino el consignatario podrá llevar el contenedor a su planta para ser vaciado y retomado al local o lugar designado por el transportista.

En todas las modalidades se otorga un tiempo libre para el llenado/vaciado del contenedor.<sup>162</sup>

---

<sup>159</sup> Término también conocido como Puerto a Puerto.

<sup>160</sup> Apuntes de Derecho Marítimo. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

<sup>161</sup> Término también conocido como Puerto a Puerta.

<sup>162</sup> Apuntes de Derecho Marítimo. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA.

## **CAPITULO V. Validez del clausulado de los conocimientos de embarque conforme a Derecho Mexicano.**

### **1. Aplicación de las leyes extranjeras y criterios de interpretación**

En virtud de la realización de éste Capítulo de nuestro trabajo, tomaremos en cuenta el Conocimiento de Embarque ordinario que aplica la empresa armadora nacional "Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V." (TMM), y que por supuesto es lo que se conoce como conocimiento de embarque para el servicio de línea.<sup>163</sup>

A usar este conocimiento de embarque, podemos percatarnos, as mismo, que, a pesar de que nuestro país es parte contratante del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, conocido como Reglas de la Haya, así como su Protocolo que lo adiciona y modifica del 23 de febrero de 1968, conocido como Reglas de Wisby, y el Protocolo de Bruselas del 21 de diciembre de 1979, que entraron en vigor el 2 de junio de 1931 el primero, el 23 de junio de 1977 el segundo y el 14 de febrero de 1984 el tercero, por lo cual estos convenios internacionales se convierten en obligatorios por el acuerdo de voluntades, ya que se encuentran reforzados por la ratificación por parte de nuestro país de acuerdo al artículo 133 Constitucional, el cual establece:

"Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y

---

<sup>163</sup> Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., (MEXICAN LINE) Bill of Lading, última versión.

tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados."

Por lo anterior, estos Convenios tendrán fuerza obligatoria para las partes que los ratifiquen.

Así, nuestro conocimiento de embarque, objeto del presente estudio, nos dice claramente que:

"This Bill of Lading whether negotiable or not shall have effect subject to the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading, dates Brusels the 25th August 1924..."<sup>164</sup>

Desde luego, que si aplicásemos la doctrina del Derecho de los Tratados, tenemos que reconocer que los acuerdos internacionales únicamente están limitados a quienes participan en ellos como partes contratantes, pues se debe aplicar la regla general:

*"RES INTER ALIOS ACTA NOBIS NEC NOCET NEC PRODEST"*<sup>165</sup>

Tal situación no debería darse, sin embargo, nuestro propio derecho escrito viene en apoyo de la acción de nuestros armadores, cuando señalaba en el Artículo 6o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que toda controversia que se suscite en lo relativo a la interpretación y cumplimiento de concesiones y permisos, todo lo relativo a las vías generales de comunicación por agua, los medios de transporte y los servicios marítimos, portuarios conexos y auxiliares se

---

<sup>164</sup> Idem. "Este conocimiento de embarque sea negociable o no, tendrá efecto y estará sujeto a las Reglas de La Haya contenidas en la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de embarque, del 25 de agosto de 1924..."

<sup>165</sup> "La sentencia dictada en un juicio no perjudica ni aprovecha a quien no ha sido parte de él."

decidirán, entre otras cosas, conforme a lo dispuesto en los usos marítimos internacionales.<sup>166</sup>

Es decir, por el transcurso del tiempo, tales Reglas, se han convertido en verdadera costumbre o uso marítimo internacional, de ahí que no haya ningún armador en el medio marítimo internacional, que no las aplique a través de sus conocimientos de embarque.

Hechas estas breves aclaraciones procederemos al análisis de algunas de las cláusulas que a nuestro parecer son de mayor importancia en el conocimiento de embarque.

### 1.1. Cláusula Paramount.

La presente cláusula establece lo siguiente:

“ Este conocimiento de embarque, sea negociable o no, tendrá efecto y estará sujeto a las Reglas de la Haya, contenidas en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado el 25 de agosto de 1924, como haya sido establecido en el país de embarque, incluyendo expresamente la Ley de Transporte de Mercancías por Mar de los Estados Unidos, aprobada el 16 de abril de 1936, y el Artículo 91 del Libro 2 del Código Belga. Cuando tales disposiciones no hayan sido establecidas por ley, la Convención antes citada (Reglas) será aplicada.

Cualquier disputa que se suscite bajo este conocimiento de embarque será regido por la Ley Mexicana, a menos que haya sido previsto de otra manera en este documento y cualquier disputa será resuelta por los Juzgados de Distrito de la Ciudad de México.

---

<sup>166</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. “Código de Comercio y Leyes Complementarias”.

El porteador o transportista, como porteador o en cualquier otra capacidad sea la que fuere, está capacitado para valerse de todos los privilegios, derechos e inmunidades como se encuentren en las arriba citadas Leyes y Reglas, cuando sean aplicables, como si las mismas estuvieran específicamente puestas aquí.

El porteador o transportista, como porteador en cualquier otra capacidad sea la que fuere, estará capacitado para beneficiarse totalmente de todos los derechos e inmunidades adicionales y de todas las limitaciones adicionales o exenciones de responsabilidad contenidas en cualquier ley de cualquier país cuyas leyes sean aplicables, incluyendo, pero no limitándose, a aquellos beneficios conferidos por las disposiciones de la Sección 4218 a 4286 inclusive, de los Estatutos Revisados y Modificados de los Estados Unidos.

Nada en este conocimiento de embarque operará para limitar o privar al porteador o transportista de cualquiera de sus derechos, inmunidades o limitaciones, ni operará para incrementar cualquiera de sus responsabilidades u obligaciones bajo las mencionadas disposiciones, reglas y leyes.

Si cualesquier términos o condiciones contenidos en este conocimiento de embarque resulta ser incompatible o inconsistente con cualquier ley o regla obligatorias aplicables, tales términos o condiciones serán nulos en la extensión de tal incompatibilidad o inconsistencia, pero no más allá y las Reglas de la Haya serán aplicables.”

Esta cláusula no deja lugar a dudas, el régimen internacional que se aplica al Conocimiento de Embarque es el de las Reglas de la Haya y sus Protocolos, que las adicionan y modifican. Además de que incluye la Cláusula Paramount, que no es otra cosa que la referencia la Ley de Transporte de Mercancías por Mar de



los Estados Unidos del 16 de abril de 1936, que exige al porteador actuar, además de con la debida diligencia, a proveer al cargador con un buque en perfecto estado de navegabilidad.<sup>167</sup>

Es pues la cláusula de jurisdicción, ya que a tal se refiere, que va de acuerdo con lo que dispone el Convenio de 1924, Artículo 3o. párrafo 8o., en el sentido de que:

"Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías que provenga de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este Artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos."<sup>168</sup>

Por igual la Ley Mexicana no dejaba a las partes en esa libertad, pues les establece clara obligación de someterse a la jurisdicción nacional, Artículo 3o. séptimo párrafo, que a la letra dice:

"Cuando la celebración o ejecución de los contratos se realice o deba realizarse en territorio mexicano, no serán válidas para las partes, las cláusulas en que se obliguen a iniciar las acciones exclusivamente ante tribunales extranjeros, y las sentencias dictadas por éstos, a consecuencia de tales cláusulas, no podrán hacerse valer ante ninguna autoridad mexicana y su cumplimiento no podrá ser reclamado ante los tribunales

---

<sup>167</sup> Bes, J. "Chartering and Shipping Terms". Paramount Clause. Hilversum, Países Bajos, Drukkerij V/H.C., De Boer Jr., 1966. Sexta Edición. pp. 127 a 129.

<sup>168</sup> *Conventions Internationales de Droit Maritime. Textes. Convention Internationales pour l'unification de Certaines Regles en Matiere de Connaissance et Protocole de signature, Bruxelles, 25 aout 1924.* Amberes, Comité Marítimo Internacional, 1977.p. 29.

nacionales, salvo que el afectado hubiere optado por deducir su acción o ejercitar sus derechos en el extranjero.”<sup>169</sup>

De tal suerte que lo demás puesto por el transportista no podrá ser alegado como exoneración o inaplicabilidad sus deberes y obligaciones frente al cargador o destinatario de las mercancías, ya que lo que vaya más allá de estas disposiciones es nulo y sin efecto.

Por otra parte, ya vimos que la propia empresa, Transportación Marítima Mexicana, establece como tribunales propios los Juzgados de Distrito de la Ciudad de México, con lo que adecua su conocimiento de embarque a la jurisdicción nacional.

## 1.2. Cláusula Himalaya

La presente cláusula hace referencia a una exención para sirvientes o empleados y agentes, se establece los siguiente:

“Por el presente queda convenido expresamente que ningún empleado o agente del porteador o transportista (incluido cualquier contratista independiente empleado de vez en cuando por el porteador o transportista) estará en ninguna circunstancia bajo cualquier responsabilidad ante el cargador, consignatario o propietario de las mercancías o ante cualquier tenedor de este conocimiento de embarque por cualquier pérdida, daño o retraso de cualquier clase que sea proveniente o resultante directa o indirectamente de cualquier acto, negligencia u omisión de su parte en el ejercicio de su empleo o en relación con el mismo y sin perjuicio de la aplicación general de las disposiciones anteriores de la presente cláusula, cualquier exención, limitación, condición y libertad aquí previstas y cualquier derecho, exención de responsabilidad,

---

<sup>169</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. “Código de Comercio y Leyes Complementarias”.

defensa e inmunidad de cualquier naturaleza aplicables al porteador o transportista, o a que tuviese derecho el porteador o transportista en virtud de lo aquí dispuesto, se harán extensivos igualmente y protegerán a cualquier empleado o agente del porteador o transportista que actúe del modo indicado y para el propósito de las disposiciones anteriores de esta Cláusula, se entenderá que el porteador o transportista actúa como agente o fiduciario en nombre de y para el beneficio de todas las personas que sean o puedan ser sus empleados o agentes de vez en cuando (incluidos los contratistas independientes antes mencionados) y se entiende, asimismo, a este respecto que todas estas personas son partes en el contrato de que es evidencia este conocimiento de embarque."<sup>170</sup>

La cláusula se refiere a las exoneraciones y limitaciones de todos los empleados y agentes del porteador o transportista, bien sean permanentes o no, es decir, incluye también a aquellos que ocasionalmente laboran para el porteador, todo lo cual se prevé, asimismo, en el Artículo 4o., inciso 2 de las Reglas de La Haya y su Protocolo 1968 o Reglas de Wisby:

"Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador puede invocar conforme al presente Convenio."<sup>171</sup>

Sin embargo, la misma disposición invocada señala claramente que el empleado o agente no podrán hacer uso de tales prerrogativas si se demuestra que los daños o pérdidas se deben a una omisión o acción realizadas por ellos para provocar tales daños o bien causar la pérdida de los bienes, Artículo 4o., inciso 4.<sup>172</sup>

---

<sup>170</sup> Traducción al modelo de conocimiento de embarque de la empresa naviera Transportación Marítima Mexicana.

<sup>171</sup> op. cit. supra., *Conventions Internationales de Droit Maritime*...pp. 36 y 37.

<sup>172</sup> *Ibidem* p. 37

## 2. Limitación de responsabilidad del naviero.

El Consulado del Mar de Barcelona, codificó en el siglo XV los usos y costumbres referentes, entre otras materias, al transporte de mercancías por mar. Retomaron en gran parte las disposiciones de los Roles de Olerón. Podemos decir, con bastante certeza, que la figura de la limitación de responsabilidad del transportista, en esa fecha, sólo se conocía mediante la institución de la fortuna de mar, la cual limitaba el pago de responsabilidades del armador al valor de su buque, pertenencias y armamentos.

No es sino hasta fines del siglo XIX, cuando se da una dispersión legislativa y el crecimiento del transporte de mercancías por mar por parte de las potencias marítimas, lo cual generó serios problemas, que orillaron a la comunidad marítima a orientar sus esfuerzos para crear una regulación de tipo internacional.<sup>173</sup>

Tratar este tema con profundidad sería objeto de un estudio independiente, por lo cual principalmente haremos mención de la regulación que se establece en nuestra Ley de Navegación.

Se encuentra regulada la limitación de responsabilidad de acuerdo a la legislación mexicana, en la Ley de Navegación que en su artículo 104 establece:

“La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro (DEGS)<sup>174</sup>, por

---

<sup>173</sup> Alvarez del Castillo Joaquín, Comentario sobre “El Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque y sus protocolos de los años 1968 y 1979 (Reglas de la Haya y Reglas de Wisby)”

<sup>174</sup> En el ámbito internacional se les conoce como SDR o Special Drawing Rights

bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte."

Asimismo, se libera de todo tipo de responsabilidad al naviero en el artículo 105 del mismo ordenamiento el cual a la letra dice:

"La empresa naviera o el operador no serán responsables por daños a las mercancías que resulten de:

- I. Faltas náuticas en la navegación, del capitán, tripulación o piloto;
- II. Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de la empresa naviera o del operador;
- III. Caso fortuito o fuerza mayor;
- IV. Actos u omisiones del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes o representantes;
- V. La naturaleza de las propias mercancías que ocasionen la disminución de volumen o peso;
- VI. Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas;
- VII. Vicios ocultos; y
- VIII. Aquellos otros aspectos contemplados en el Código Civil.

El cargador proporcionará a la empresa naviera o al operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que él consigna e indemnizará a la empresa naviera o al operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos.

Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados."

En relación con la fracción VIII, del artículo 105 antes citado, nuestro Código Civil para el Distrito Federal regula lo relativo a la responsabilidad civil, misma que será aplicable al caso antes mencionado de manera supletoria, por tener éste ordenamiento un carácter Federal.<sup>175</sup>

De acuerdo a lo anterior se establece en el artículo 1910 de nuestro Código Civil, lo siguiente:

"El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

Ya en el ámbito internacional, se incluye una cláusula de "Periodo de Responsabilidad" dentro del conocimiento de embarque, que establece lo siguiente:

"Las mercancías bajo custodia del porteador o transportista, como porteador o en cualquier otra capacidad sea la que fuere, antes de ser cargados o después de ser descargadas o bien que esperan ser embarcadas, desembarcadas o almacenadas o puestas en una embarcación perteneciente al porteador o no, en espera de transbordo,

---

<sup>175</sup> "Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal", Capítulo V, De las obligaciones que nacen de los actos ilícitos.

se supondrá que están puestas en tal custodia al entero riesgo y por cuenta del cargador y/o consignatario y el porteador o transportista, como porteador o en cualquier capacidad sea la que fuere, no será responsable, en ningún sentido, por el retraso en la descarga o entrega o por cualquier pérdida o daño a tales mercancías aún en el caso de cualquier falta, negligencia u omisión personal del porteador o transportista, sus empleados, agentes o subcontratistas.

Las palabras carga y descarga respectivamente significan:

- a) El momento en que los equipos (pertenezcan o no al buque) respectivamente carguen dentro o sobre el buque las mercancías, o respectivamente retiren o descarguen las mercancías del buque enganchando o desenganchando para levantar o dejar las mercancías.
- b) Para mercancías que son cargadas o descargadas respectivamente por un (unos) elevador (es) en el momento en que las mercancías entren o salgan respectivamente del tubo (s) o banda(s) pertenecientes o conectados con el elevador(es).
- c) Para mercancías que han sido cargadas o descargadas respectivamente por almeja(s) o instrumentos(s) similar(es) el momento en que las mercancías respectivamente son metidas o sacadas de la(s) almeja(s) o instrumento(s) similar(es) en la bodega o espacio respectivo del buque.
- d) Para cualquier carga líquida a granel, el momento en que la carga líquida entre o salga respectivamente de cualquier tubo o tanque que pertenezcan al equipo del buque.

Cada parte constitutiva de las mercancías embarcadas o que deban ser embarcadas bajo este conocimiento de embarque serán consideradas para los propósitos de esta Cláusula como una misma.”

Como podemos ver, aquí se nos hace ver que la responsabilidad del armador frente al dueño de las mercancías, se inicia desde el momento que éstas se cargan en el buque y cesa cuando el equipo de éste las deja en los muelles del puerto de destino, cumpliendo así con el contrato de transporte marítimo respectivo.<sup>176</sup>

Con ello, se aplica lo dicho en la XXX Conferencia de la “International Law Association” (ILA), celebrada en agosto de 1922 en Buenos Aires, Argentina, sobre la ejecución del contrato de transporte marítimo de mercancías, que se lleva al cabo en el momento en que los equipos del buque dejan la carga en el muelle del puerto de destino. Algunos autores, han dado en llamar a esto la “Regla de Buenos Aires”, que, sin embargo, no es en términos generales aceptada, pues las modificaciones propuestas en esa población argentina, si bien fueron importantes, no se llegó a nada en definitivo, ya que se tuvo que acudir a la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, en la que se adoptó el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, 25 de agosto de 1924.

Se lograba así, al fin, establecer una reglamentación obligatoria de la responsabilidad del transportista o porteador, si bien es cierto limitada al periodo del transporte de mercancías por mar, tal como lo define la propia Convención:

---

<sup>176</sup> Lo anteriormente expuesto puede estar sujeto a variaciones dependiendo de los términos internacionales de contratación de compraventa (INCOTERMS), bajo los cuales se contrate.



"e).- Transporte de mercancías comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque."<sup>177</sup>

---

<sup>177</sup> Op. cit. . Ripert, Georges. "Conventions Internationales de Droit Maritime...., p. 27

**CAPITULO VI. El ejercicio de las acciones legales en relación al conocimiento de embarque.**

A pesar de haberse establecido en el Capítulo anterior que de acuerdo a "la voluntad de las partes" suprema ley de los contratos, esta puede sujetar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el contrato a una cláusula de jurisdicción que se incluirá en el conocimiento de embarque, es de tomarse en cuenta que por ley, existe una supremacía de normas que serán aplicables en caso de cualquier controversia.

El artículo 12 de nuestro Código Civil (de aplicación Federal), establece que:

"Las leyes mexicanas rigen a todas las personas que se encuentren en la República, así como los actos y hechos ocurridos en su territorio o jurisdicción y aquellos que se sometan a dichas leyes, salvo cuando estas prevean la aplicación de un derecho extranjero y salvo, además, lo previsto en los tratados y convenciones de que México sea parte."

A su vez, el artículo 13 del mismo ordenamiento establece que:

"La determinación del derecho aplicable se hará conforme a las siguientes reglas:

- I. Las situaciones jurídicas válidamente creadas en las entidades de la República o en un Estado extranjero conforme a su derecho, deberán ser reconocidas,
- II. El estado y capacidad de las personas físicas se rige por el derecho del lugar de su domicilio,
- III. La constitución, régimen y extinción de los derechos reales sobre inmuebles, así como los contratos de arrendamiento y de uso temporal

de tales bienes, y los bienes muebles, se regirán por el derecho del lugar de su ubicación, aunque sus titulares sean extranjeros,

IV. La forma de los actos jurídicos se regirá por el derecho del lugar en que se celebren. Sin embargo, podrán sujetarse a las formas prescritas en este Código cuando el acto haya de tener efectos en el Distrito Federal o en la República tratándose de materia federal; y

V. Salvo lo previsto en las fracciones anteriores, los efectos jurídicos de los actos y contratos se regirán por el derecho del lugar en donde deban ejecutarse, a menos de que las partes hubieran designado validamente la aplicabilidad de otro derecho.”

#### 1. Jurisdicción Federal

En relación con la jurisdicción que regula lo relativo al tema en cuestión, el artículo 3o. de nuestra Ley de Navegación, establece lo siguiente:

“Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas.

Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación, el comercio marítimos, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.”

Podemos comentar en relación con lo antes expuesto, que por ser el conocimiento de embarque, un documento que da evidencia del contrato de transporte y por ser este, un documento cuya característica es la de

ser parte en el comercio marítimo, tal y como se establece en el artículo que antecede, es el mismo un documento al cual corresponde la jurisdicción federal.

### 1.1 Constitución

Corresponde a este apartado, tratar la competencia establecida en nuestra Constitución, siendo en este caso el artículo 104 fracción II de nuestra Ley Suprema, el que a la letra dice:

“Corresponde a los tribunales de la Federación conocer:

II. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo”.

En este caso queda claro, que por ser el conocimiento de embarque un documento de Derecho Marítimo, se encuentra regulado por nuestra Constitución.

También se regula a nivel constitucional, como una facultad expresa del Congreso, la siguiente:

“El Congreso tiene facultad, para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra”.<sup>178</sup>

<sup>178</sup> Artículo 73 fracción XIII, Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

## **1.2. Ley Orgánica del Poder Judicial Federal**

En el Capítulo II, artículo 48 de la ley en cuestión se establece:

“Los jueces de distrito que no tengan jurisdicción especial conocerán de todos los asuntos a que se refieren los artículos del presente Capítulo”.

De la misma manera en su artículo 53, establece que:

“Los jueces de distrito civiles y federales conocerán:

- I. De las controversias del orden civil que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o tratados internacionales celebrados por el Estado mexicano. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses particulares podrán conocer de ellas, a elección del actor, o los jueces y tribunales del orden común de los Estados y del Distrito Federal.”

### **1.2.1. Competencia en Juzgados de Distrito en Materia Civil**

En el caso en cuestión, conocerán por lo tanto de manera supletoria en materia de Derecho Marítimo, los jueces de distrito civiles federales, ya que en el caso de controversias que se susciten en relación con el contrato de transporte marítimo, las mismas por lo general tienen el carácter de ser controversias que sólo afectan los intereses de particulares tal y como lo cita el ordenamiento en cuestión, y por lo tanto, al no existir tribunales especiales para el caso de la materia marítima, y por ser ésta una parte del Derecho Mercantil y no existiendo tribunales

mercantiles, los juzgados civiles serán en éste caso los competentes para conocer de cualquier controversia que se suscite en nuestra materia.

### 1.3. Ley de Navegación

Como ya lo establecimos en el apartado correspondiente a la jurisdicción federal aplicable, en nuestro artículo 3o. de la Ley de Navegación se establece que:

"será de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos...."

En el artículo 5o. de la Ley de Navegación se hace mención de la siguiente supletoriedad de la ley:

" A falta de disposición expresa en esta Ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

- I. Las Ley General de Bienes Nacionales, de Puertos y Federal del Mar;
- II. Código de Comercio;
- III. Códigos Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y
- IV. Los usos y las costumbres marítimas internacionales."

#### **1.4. Código de Comercio**

El artículo 1049 de nuestro ordenamiento Mercantil, establece que:

"Son juicios mercantiles los que tienen por objeto ventilar y decidir las controversias que, conforme a los artículos 4o., 75 y 76, se deriven de los actos comerciales."

En base a esta disposición, y por estar regulada la materia marítima en las fracciones VIII y XV del artículo 75 del ordenamiento en cuestión, se le considerará al mismo un acto de comercio, quedando por lo tanto sujeto a un juicio mercantil tal y como se ha establecido.

En supletoriedad de este ordenamiento, se aplicara el Código Federal de Procedimientos Civiles.

#### **1.5. Código Federal de Procedimientos Civiles**

En relación con los actos de comercio debemos mencionar que en nuestra materia se consideran actos de comercio en relación con los que establece el artículo 75 del Código de Comercio en las siguientes fracciones:

- "VIII. Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua; y las empresas de turismo;
- XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior.."

## CONCLUSIONES.

Podemos concluir que el conocimiento de embarque es un documento que representa la carga. El embarcador, al momento que su carga es recibida y embarcado por el transportista, le es entregado un conocimiento de embarque. Este documento representa la carga, pues en su anverso refiere la cantidad, calidad, peso y dimensiones de ésta. Es, pues, el consentimiento del transportista de que recibió la carga y que se constituye en su depositario, con todas las obligaciones consecuentes, hasta que la entregue en el lugar de destino.

Otra característica del conocimiento de embarque es la de ser *un contrato* entre el transportista (naviero u operador) con el embarcador. En el reverso de los conocimientos de embarque, los cuales normalmente son redactados unilateralmente por los transportistas, encontramos las cláusulas del contrato de transporte; podemos decir que el conocimiento de embarque, en tanto como contrato no es un contrato de adhesión como ya se ha mencionado reiteradamente, puesto que sus cláusulas sí pueden ser modificadas por voluntad de las partes.

El conocimiento de embarque aún y cuando es un contrato, goza de los atributos de negociabilidad. Si no se extiende a la orden, este puede ser endosado, pasando la titularidad del mismo al endosatario. Así las cosas, el conocimiento de embarque es un instrumento útil para el comercio internacional de mercancías. Bancos, aseguradoras, navieros y comerciantes en general conciben al conocimiento de embarque como un documento esencial en el comercio actual.

Debemos mencionar que en derecho mexicano, al conocimiento de embarque se le da la naturaleza de un documento representativo de las



mercancías que se transportan en un contrato que se ha denominado "Contrato de Transporte de mercancías por Agua", el cual es un contrato principal del que deriva un segundo contrato que tiene la naturaleza de contrato accesorio y es éste conocido bajo el nombre de "conocimiento de embarque". Cabe mencionar que es el conocimiento de embarque un contrato atípico ya que aún y cuando nuestra legislación lo regula como documento, no lo regula como un contrato en sí.

Es un contrato porque para su existencia, es necesario un acuerdo de voluntades de las partes. En él se establecen elementos formales y esenciales para su existencia, entre los cuales se encuentran: la fijación del precio o flete por el transporte de las mercancías, el objeto del transporte, los sujetos que en él intervienen y los mismos que serán responsables; así como las mercancías que en él se transportan.

Como contrato, prueba la existencia del contrato de transporte de las mercancías por mar. Cabe mencionar que tanto el contrato de transporte, como el conocimiento de embarque son contratos, su única diferencia es que el conocimiento de embarque es un contrato que se relaciona con las mercancías que se transportan, mientras el contrato de transporte se relaciona con el buque en el cual generalmente son transportadas estas mercancías.

Este documento de primordial importancia debe ser entendido claramente por el embarcador y por el transportista, como un contrato en el que consta la recepción de las mercancías y una evidencia de contrato donde se establecen los derechos y obligaciones de las partes involucradas, por lo que es indispensable que sea leído en su totalidad tanto el anverso como el reverso del documento. Adicionalmente, en México puede ser considerado como factura para efectos fiscales.

Podemos concluir como características legales de contrato, el conocimiento de embarque es un documento negociable y puede ser endosado de acuerdo a la

Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, lo que convierte en un Título de Propiedad de las mercancías que en él se describen. Sugiriéndose por nuestra parte la inserción en el artículo 1391 del Código de Comercio, como un documento que trae aparejada ejecución.

Debe reunir ciertas características esenciales como son:

- Línea transportista (razón social y domicilio)
- Nombre del barco y número de viaje
- Nombre y dirección del embarcador y del consignatario
- Origen y destino final de la mercancía
- Puerto de carga y puerto de descarga
- Descripción detallada de la carga (contenido, cantidad, peso y volumen)
- Importe del flete pagado o por cobrar
- Generalmente, es emitido en tres originales y debe ser firmado y sellado por la línea naviera o su agente consignatario en el puerto de carga o en oficina del punto de origen de las mercancías. Una vez que un original es presentado a la línea naviera en el puerto de descarga y la mercancía es retirada, los otros originales pierden su valor.

Como algunos de los aspectos legales relevantes del conocimiento de embarque de manera enunciativa mas no limitativa nos referimos a los siguientes:

1. El seguro de la carga deberá de ser contratado por el embarcador o por el consignatario, de acuerdo al término de compraventa (FOB, CIF, EX-WORKS, etc.), ya que las mercancías son embarcadas por cuenta y riesgo de estas partes y no por el transportista, debido a que este último sólo tiene responsabilidad limitada.

2. Cuando la mercancía es transportada en contenedor, es responsabilidad del embarcador revisar el estado físico de éste. Es importante recalcar que el contenedor es un medio de transporte y no un empaque ni mucho menos un envase, por lo que el embarcador deberá tener especial atención en el empaque de su carga, así como de la estiba adecuada dentro de la unidad ya que esto es por su cuenta y riesgo.
3. Es obligación del embarcador describir detalladamente las características de los productos , cantidad, tipo de empaque y el peso de éstos por cada contenedor, así como respetar las restricciones establecidas para el uso del contenedor de acuerdo con su tipo y capacidad.
4. FLETES: El importe total del conocimiento de embarque que por lo general se establecerá en moneda de los Estados Unidos de Norte América.

Para finalizar, podemos decir que el conocimiento de embarque es considerado por el Derecho Mexicano como un documento representativo de las mercancías que se transportan de un lugar a otro, que éste título representativo de las mercancías tiene el carácter de un título de propiedad de las mismas por medio del cual el tenedor del mismo podrá endosarlas, es decir, transmitir las a persona determinada.

Que aún y cuando es un documento, esto no impide que al mismo se le de un carácter contractual por ser indispensable para su existencia el acuerdo de voluntades de las partes. Siendo un contrato bilateral, el cual nunca podrá ser considerado como de adhesión ya que como hemos hecho mención, las cláusulas que en él se contienen pueden negociarse por las partes contratantes.

Habiendo expuesto anteriormente que es un contrato, cabe aclarar que el mismo es de carácter atípico e innominado, que es un contrato totalmente "*sui generis*" ya que tiene ciertas características que lo asemejan a un título de crédito,

características que ya hemos mencionado, y por lo cual consideramos importante que éste documento sea regulado en la ley como; un documento ejecutivo, como un documento que tiene naturaleza de contrato y que a su vez prueba la existencia del contrato de transporte, en otras palabras, que se le considere, un contrato y a su vez un documento que reúne las características de un título de crédito y por lo tanto, de un título que lleva aparejada ejecución.

## BIBLIOGRAFIA

1. ASTUDILLO URSUA PEDRO, "LOS TITULOS DE CREDITO", PORRUA , MEXICO 1992.
2. BECERRA BAUTISTA, "EL PROCESO CIVIL EN MEXICO", PORRUA, DECIMOCUARTA EDICION, MEXICO 1992.
3. BERLINGIERI, FRANCESCO, "DERECHO MARITIMO", ABELDO-PEROT, ASOCIACION ARGENTINA DE DERECHO MARITIMO, BUENOS AIRES 1981.
4. BORJA SORIANO, "TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES", PORRUA, DECIMOTERCERA EDICION, MEXICO, 1994.
5. BRUNETTI ANTONIO, "DERECHO MARITIMO PRIVADO ITALIANO", TOMO I, I.M.R., BOSH CASA EDITORIAL, BARCELONA 1950.
6. CAMPBELL BLACK HENRY, "BLACK'S LAW DICTIONARY", WEST PUBLISHING CO., 6<sup>TH</sup>. EDITION, ST. PAUL, MINN., 1990.
7. CERVANTES AHUMADA, "DERECHO MARITIMO", EDITORIAL HERRERO, PRIMERA EDICION REFORMADA, MEXICO 1984.
8. CERVANTES AHUMADA, "TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO", EDITORIAL HERRERO, DECIMOCUARTA EDICION, MEXICO D.F. 1992.
9. DANJON DANIEL, "TRATADO DE DERECHO MARITIMO", EDITORIAL REUS, TOMO II, PRIMERA EDICION, MADRID 1932.
10. DIEZ MIERES ALBERTO, "DERECHO DE LA NAVEGACION", LIBRERIA EDITORIAL MACCHI HNOS., TOMO I Y II, BUENOS AIRES 1954.
11. ENRIQUEZ ROSAS, JOSE D., "HISTORIA DEL DERECHO MARITIMO MEXICANO", EDICIONES GOBIERNO DEL ESTADO, COLIMA, COL., MEXICO 1997, PRIMERA EDICION.
12. FARIÑA FRANCISCO, "DERECHO Y LEGISLACION MARITIMA", BARCELONA, BOSH CASA EDITORIAL, 1955.
13. FOGARTY AENGUS, "MERCHANT SHIPPING LEGISLATION", LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD., LONDON 1995.

14. GARRIGUES JOAQUIN, "CURSO DE DERECHO MERCANTIL", PORRUA, SEPTIMA EDICION, MEXICO 1987.
15. GASKELL NJJ, "CHORLEY & GILE'S SHIPPING LAW", INSTITUTE OF MARITIME LAW UNIVERSITY OF SOUTHAMPTON, PITMAN PUBLISHING, 8<sup>TH</sup>. EDITION, GREAT BRITAIN 1987.
16. GILMORE GRANT, "THE LAW OF ADMIRALTY", FOUNDATION PRESS, SECOND EDITION, MINEOLA NY., 1975.
17. GONZALEZ LEBRERO RODOLFO, "MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACION", EDICIONES DE PALMA, BUENOS AIRES, 1964.
18. GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO, "MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACION", BUENOS AIRES, EDICIONES DE PALMA, 1979, TERCERA EDICION.
19. GRIME ROBERT, "SHIPPING LAW", SWEET & MAXWELL, UNIVERSITY OF SOUTHAMPTON, SECOND EDITION, LONDON 1991.
20. GUTIERREZ Y GONZALES, "DERECHO DE LAS OBLIGACIONES", PORRUA, NOVENA EDICION, MEXICO, 1993.
21. HERNANDEZ IZAL S., "DERECHO MARITIMO I", LIBERIA BOSH, BARCELONA 1984.
22. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, "DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO", UNAM, TOMO I-IV, EDITORIAL PORRUA, MEXICO, D.F., 1993.
23. LEO D'ARCY, "RIDLEY'S LAW OF THE CARRIAGE OF GOODS BY LAND, SEA AND AIR", SHAW & SONS, 7<sup>TH</sup>. EDITION, GREAT BRITAIN, 1992.
24. LLOYD'S SHIPPING LAW LIBRARY, "CONTRACTS FOR THE CARRIAGE OF GOODS", TOMO I Y II, LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD., LONDON 1996.
25. LOPEZ NORMAN J., "BES' CHARTERING & SHIPPING TERMS" ELEVENTH EDITION, LONDON 1992.
26. MALVAGNI, "DERECHO MARITIMO, CONTRATOS DE TRANSPORTE POR AGUA", DE PALMA, BUENOS AIRES, 1956.
27. MANTILLA ALEGRE RAFAEL, "CONTRATO DE UTILIZACION DEL BUQUE."

- LECIONES", LIBRERIA BOSH, PRIMERA EDICION, BARCELONA 1988.
- 28.MANTILLA MOLINA, "DERECHO MERCANTIL", PORRUA, PRIMERA EDICION, MEXICO 1993.
- 29.MARAIST RANK, "ADMIRALTY IN A NUT SHELL", WEST PUBLISHING CO., SECOND EDITION, ST. PAUL, MINN., 1988.
- 30.MERODIO LOPEZ, JUAN CARLOS, "EL ARBITRAJE MARITIMO INTERNACIONAL", TESIS PROFESIONAL, UNAM, MEXICO 1987.
- 31.NEGRIN DON IGNACIO DE, "TRATADO DE DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO", SEGUNDA EDICION, MADRID 1883.
- 32.PARDESSUS, "COLLECTION DE LOIS MARITIMES ANTERIEURES AU XVIII SIECLE", PARIS , TOMO I, 1828.
- 33.PIRENNE, HENRY, "HISTORIA DE EUROPA. DESDE LAS INVASIONES AL SIGLO XVI", FCE, MEXICO 1992.
- 34.REGLAS DE HAMBURGO.
- 35.REGLAS DE LA HAYA-VISBY.
- 36.RODIERE RENE, "AFFRETTMENTS ET TRANSPORTS: LES CONTRACTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES", PARIS, LIBRARIE DALLOZ, TOMO I, 1968.
- 37.RUBIO JESUS, "EL FLETAMENTO EN EL DERECHO ESPAÑOL", EDITORIAL REVISTA DE DERECHO PRIVADO, MADRID 1953.
- 38.SALGADO Y SALGADO, JOSE EUSEBIO, "EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU REGIMEN INTERNACIONAL", UNAM, INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS, PRIMERA EDICION, MEXICO 1994.
- 39.SANCHEZ MEDAL, "DE LOS CONTRATOS CIVILES", PORRUA, DECIMOSEGUNDA EDICION, MEXICO, 1992.
- 40.STEVENS EDWARD, "DICTIONARY OF SHIPPING TERMS & PHRASES", LONDON, PITMAN PUBLISHING, SEGUNDA EDICION, 1971.
- 41.SULLIVAN ERIC, "THE MARINE ENCYCLOPEDIA DICTIONARY", LLP, FIFTH EDITION, LONDON 1996.
- 42.TETLEY, "MARITIME LIENS AND CLAIMS", INTERNATIONAL SHIPPING LAWS, ISP, CANADA 1989.

43. TODD PAUL, "BILLS OF LADING AND BANKERS DOCUMENTARY CREDITS", LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD., SECOND EDITION, LONDON 1993.
44. TODD PAUL, "MODERN BILLS OF LADING", LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD., SECOND EDITION, LONDON 1993.
45. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, "APUNTES DE DERECHO MARITIMO", 1995-1997.
46. VASQUEZ DEL MERCADO, "CONTRATOS MERCANTILES", PORRUA, QUINTA EDICION, MEXICO, 1994.
47. VIGIER DE TORRES, AGUSTIN, "DERECHO MARITIMO", MADRID, SUBSECRETARIA DE MARINA MERCANTE, 1978, TERCERA EDICION.
48. WILFORD MICHAEL, "TIME CHARTERS", LLOYD'S SHIPPING LAW LIBRARY, FOURTH EDITION, LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD., LONDON 1995.
49. WILLIAMS HARVEY, "CHARTERING DOCUMENTS", LLOYD'S OF LONDON PRESS LTD., THIRD EDITION, LONDON 1996.
50. WILLIAMS MC. FEE, CONFERENCE, "THE LAW OF THE SEA".
51. NEP&I "P&I RULES 1994/1995 & LIST OF CORRESPONDENTS"
52. RODRIGUEZ JOAQUIN, "DERECHO MERCANTIL", PORRUA, TOMO II, MEXICO 1991.
53. RIPERT, "DERECHO MARITIMO", TEA, BUENOS AIRES, 1954.
54. TMM, "GLOSARIO MARITIMO", 1996.



## LEGISLACION CONSULTADA

1. CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, SECRETARIA DE GOBERNACION, SEGUNDA EDICION, MEXICO, D.F. 1996.
2. CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL, PORRUA, 62a. EDICION, MEXICO, D.F. 1993.
3. CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES, PORRUA, 69 EDICION, MEXICO, D.F. 1996.
4. LEY ORGANICA DEL PODER JUDICIAL FEDERAL, , PORRUA, 69 EDICION, MEXICO, D.F. 1996.
5. CODIGO DE COMERCIO, Mc.GRAW-HILL, SEGUNDA EDICION, MEXICO, D.F. 1996.
6. LEY DE NAVEGACION, Mc.GRAW-HILL, SEGUNDA EDICION, MEXICO, D.F. 1996.
7. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO, PORRUA, SEGUNDA EDICION, MEXICO, D.F. 1992.
8. LEY DE PUERTOS, Mc.GRAW-HILL, SEGUNDA EDICION, MEXICO, D.F. 1996.
9. LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO, Mc.GRAW-HILL, SEGUNDA EDICION, MEXICO, D.F. 1996.
10. REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL, Mc.GRAW-HILL, SEGUNDA EDICION, MEXICO, D.F. 1996.