

800



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

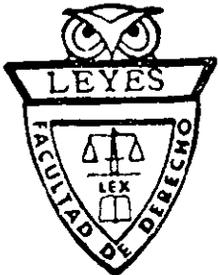
SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

LA NATURALEZA JURIDICA 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 :
ROGER MARTIN RODRIGUEZ OYARZABAL

ASESOR: LIC. MIGUEL ANGEL PIMENTEL Y GARCIA



MEXICO, D. F

2001

294666



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS.

A Dios,
Gracias Señor por darme
la oportunidad de vivir y
ser feliz. A Ti dedico
enteramente la
satisfacción de este
logro. DGTIM.

A mi madre,
Por ser el ejemplo
más grande de
dedicación y
esfuerzo, por todo tu
amor y apoyo
incondicional.
Gracias, porque éste y
todos los logros de mi
vida te los debo a ti.

A mi padre,
Gracias por todos
tus consejos, tu
cariño y sobre todo
por darme el
impulso necesario
para conseguir esta
meta que hoy
comparto contigo
con todo mi amor.

A mi hermana,
Mi mejor amiga,
gracias por tu cariño
incomparable, por tu
ayuda en los momentos
difíciles y por toda la fe y
confianza que siempre
has depositado en mí.
Te quiero mucho.

A mi Mamá Sarita,
Te agradezco
infinitamente todo el
apoyo recibido a lo
largo de mi formación
académica y quiero
que sepas que
siempre serás mi
gran orgullo.

A mi abuelo,
Por ser el pilar de lo
más valioso que
tengo en la vida, mi
familia. Por todas
tus enseñanzas y
gran ejemplo. Con
todo mi cariño y
admiración.

A mi tía Lupita,

Quiero agradecerle tu
inmenso apoyo, todo tu
cariño y en especial
esas horas de estudio y
dedicación que hoy me
permiten obtener este
gran logro.

A mi tía Rosalinda,

Por todas aquellas palabras de amor y estímulo
que llenaron mi corazón y que te recordarán por
siempre.

A mis tíos, Mario, Alejandro, José Luis, Tony,
Eduardo, Humberto y Ma. de Jesús, a quienes
agradezco infinitamente el que siempre hayan
estado a mi lado brindándome toda su ayuda, su
cariño, sus consejos y en especial, su valiosa
amistad.

A mis primos, por ser parte importante en mi vida, en especial a mi hermandad Alejandra y Daniela, porque sin ustedes este logro no estaría completo.

A Ariadna,

Por ocupar ese lugar tan especial en mi corazón, gracias por tu compañía única, por tu apoyo y por todo el cariño y comprensión que siempre me has dado. Te quiero mucho.

A mis amigos, César, Esteban, Cecilia, Manolo, Javier, Eduardo, Edgar, Elizabeth, Rubén y Mónica, gracias por brindarme su valiosa amistad y compañía.

Al Lic. Walterio
Pinedo Rivas, a
quien agradezco
la oportunidad de
permitirme
incursionar en el
interesante mundo
del Derecho
Marítimo.

Al Lic. Rafael
Murillo Rivas, por
todas las
enseñanzas y
consejos recibidos
durante el ejercicio
de mi carrera
profesional.

Al Lic. Miguel Ángel
Pimentel y García, por
todo el esfuerzo y
colaboración
recibidos durante la
elaboración del
presente trabajo. Con
mi respeto y
admiración.

A la UNAM por
abrirme sus puertas
y permitirme ser
parte de ella, en
especial a la
Facultad de Derecho
y a mis maestros por
su valiosa
enseñanza.

"LA NATURALEZA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE"

I N D I C E

INTRODUCCIÓN.....	I
CAPÍTULO I.	
EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.....	1
A. ANTECEDENTES DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN.....	1
1. EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN A VELA.....	3
a. Características de la Navegación a Vela.....	3
b. Edad Antigua.....	3
c. Recopilaciones de Usos y Costumbres.....	6
d. Consulado del Mar.....	9
e. Guidón de la Mer.....	10
f. La Ordenanza de 1681.....	10
g. Ordenanzas de Bilbao.....	11
h. El Código de Comercio Francés de 1807.....	12
2. EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR.....	13
a. Características de la Navegación a Vapor.....	13
b. Reforma Legislativa.....	15
B. EL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	17
1. LOS CONTRATOS.....	18
a. Elementos de Existencia.....	19
b. Elementos de Validez.....	21
2. DEFINICIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.....	24
a. El Contrato de Transporte en el Derecho Civil y en el Derecho Mercantil.....	25
b. El Contrato de Transporte en el Derecho Administrativo.....	27
3. CLASES DE TRANSPORTE.....	29
a. En cuanto a la materia que lo regula.....	29

b. En atención al objeto del contrato.....	30
c. En razón del medio que se utiliza para llevarlo a cabo.....	30
C. EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.....	31
1. DIFERENCIAS ENTRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA Y EL CONTRATO DE FLETAMENTO.....	31
2. DEFINICIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.....	33
3. ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.....	35
a. Elementos Personales.....	35
b. Elementos Reales.....	37
c. Elementos Formales.....	38
4. CLASIFICACIÓN DEL CONTRATO.....	39
a. Por la interdependencia de las obligaciones.....	40
b. Por la valoración económica de las prestaciones.....	40
c. Por la precisión de los efectos económicos entre las partes.....	40
d. En cuanto a su regulación legal.....	40
e. En cuanto a su nacimiento y validez.....	41
f. En cuanto a su función jurídica relacionada con otros actos jurídicos.....	41
g. En cuanto a su ámbito de temporalidad.....	41
h. Otras.....	41

CAPÍTULO II.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	42
A. ANTECEDENTES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	42
1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	42
2. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	46
B. CONCEPTO.....	54
C. ELEMENTOS PERSONALES.....	61

1. CARGADOR O EMBARCADOR.....	61
2. TRANSPORTISTA O PORTEADOR.....	62
3. CONSIGNATARIO O DESTINATARIO.....	63
D. CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	65
1. POR EL TITULAR DEL DOCUMENTO.....	65
a. Nominativos.....	65
b. A la Orden.....	65
c. Al Portador.....	66
2. POR EL MODO DE TRANSPORTE.....	67
a. Directo.....	67
b. Mixto o Multimodal.....	68
3. POR EL MOMENTO DE PAGO DEL FLETE.....	69
a. Pagado.....	69
b. Por cobrar.....	69
4. POR EL TIPO DE FORMA.....	70
a. Forma larga.....	70
b. Forma corta.....	70
5. POR LA FACILIDAD DE LA NEGOCIACIÓN COMERCIAL DEL DOCUMENTO.....	71
a. Conocimiento Negociable.....	71
b. Conocimiento No Negociable.....	71
6. POR LAS ANOTACIONES CONSIGNADAS EN EL DOCUMENTO.....	72
a. Conocimiento Limpio.....	72
b. Conocimiento Sucio.....	73
7. POR EL MOMENTO EN QUE LAS MERCANCÍAS SON EMBARCADAS.....	73
a. Conocimiento embarcado u ordinario.....	73
b. Conocimiento para embarque.....	73
E. DOCUMENTOS SUSCEPTIBLES DE SER CONFUNDIDOS CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	74
1. Conocimiento Recibido para Embarque.....	74
2. Ordenes de Entrega.....	76

3. Boleta de Embarque.....	78
4. Recibo Provisional.....	79
5. Carta de Garantía.....	80

CAPÍTULO III.

NATURALEZA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....81

A. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO RECIBO DE LAS MERCANCÍAS A BORDO DEL BUQUE.....	81
1. DATOS DEL EMBARQUE.....	87
B. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO EVIDENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.....	90
1. CLAUSULADO.....	93
C. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TÍTULO DE CRÉDITO.....	105
1. LOS TÍTULOS DE CRÉDITO.....	105
2. CONCEPTO.....	108
3. CARACTERÍSTICAS GENERALES.....	109
a. Literalidad.....	109
b. Integración.....	110
c. Incorporación.....	111
d. Legitimación.....	111
e. Autonomía.....	112
f. Abstracción.....	113
g. Circulación.....	114
4. CLASIFICACIÓN DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO.....	115
a. Por su regulación legal.....	116
b. Por su relación con la causa.....	116
c. Por la naturaleza de los derechos incorporados.....	116
d. Por su forma de circulación.....	117
e. Por su forma de creación.....	119
f. Por la naturaleza jurídica del emisor.....	119
5. LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.....	120
a. Definición.....	121

b. Características.....	123
6. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.....	124
D. REGULACIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO MEXICANO.....	128
1. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL.....	129
2. CÓDIGO DE COMERCIO.....	130
3. LEY DE NAVEGACIÓN.....	135
4. CONVENIOS INTERNACIONALES.....	144

CAPÍTULO IV.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AL AMPARO DEL DERECHO INTERNACIONAL.....146

A. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU RELACIÓN CON LOS INCOTERMS.....	146
1. ¿QUÉ SON LOS INCOTERMS?.....	147
2. LOS TRECE INCOTERMS.....	153
a. EXW.....	153
b. FCA.....	154
c. FAS.....	155
d. FOB.....	155
e. CFR.....	156
f. CIF.....	156
g. CPT.....	157
h. CIP.....	157
i. DAF.....	157
j. DES.....	158
k. DEQ.....	158
l. DDU.....	158
m. DDP.....	159
3. LA RELACIÓN ENTRE LOS INCOTERMS Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.....	161

B. EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. (REGLAS DE LA HAYA - WISBY).....	167
C. EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. (REGLAS DE HAMBURGO).....	179
CONCLUSIONES.....	191
ANEXO I.....	195
BIBLIOGRAFÍA.....	196

INTRODUCCIÓN.

El conocimiento de embarque es un documento que ha venido evolucionando a lo largo de la historia a la par del comercio internacional. Su función dentro del tráfico marítimo internacional ha cobrado gran importancia debido a la apertura de nuevos horizontes comerciales que han permitido al hombre el intercambio de productos entre países lejanos utilizando como medio para efectuar el transporte la vía marítima.

En la actualidad, el régimen del transporte marítimo de mercancías bajo el Conocimiento de Embarque, es uno de los más utilizados en la industria naviera. Las grandes empresas transportistas que ofrecen sus servicios al sector comercial han basado dicha actividad en este documento por la sencillez y eficacia de su funcionamiento.

Dentro de la legislación mexicana, el conocimiento de embarque ha adquirido una nueva connotación buscando satisfacer las nuevas tendencias comerciales y tecnológicas que ha enfrentado el transporte marítimo en nuestro país, principalmente en el ámbito internacional.

Iniciamos el presente trabajo con el análisis del transporte de mercancías por agua, llevando a cabo un estudio breve de los antecedentes históricos del derecho de la navegación, de los contratos, sus elementos, definición y clasificación, hasta llegar al estudio del contrato de transporte de mercancías por agua en el Derecho Mexicano.

En el segundo capítulo abordamos el estudio del conocimiento de embarque, sus antecedentes históricos, su concepto, el análisis de sus elementos, sus

clases y finalmente, el estudio de aquellos documentos que, en la práctica marítima, han llegado a confundirse con el conocimiento de embarque.

En el tercer capítulo, estudiamos a fondo la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque; en primer lugar, de acuerdo a su función más antigua, la de ser recibo de las mercancías a bordo del buque, señalando el contenido base que deberá contener nuestro documento respecto de los datos del embarque, de acuerdo al texto convencional de un conocimiento de embarque para servicio de línea.

Posteriormente, estudiamos la función del conocimiento de embarque como evidencia del contrato de transporte de mercancías por agua, donde analizamos brevemente algunas de las cláusulas más comunes conforme a las cuales las empresas navieras ofrecen sus servicios al público en el transporte internacional de mercaderías por vía marítima.

Enseguida nos ocupamos del estudio del conocimiento de embarque como títulovalor, analizando brevemente el concepto de títulos de crédito, sus diversas clases y características propias, hasta llegar al estudio de los títulos representativos de mercancías, donde encuentra su naturaleza jurídica el conocimiento de embarque, para así comprender la importante función y ventajas que proporciona la creación y utilización del conocimiento de embarque dentro del comercio.

Al final del tercer capítulo, nos ocupamos de los principales ordenamientos jurídicos que regulan al conocimiento de embarque en el Derecho Mexicano, señalando las disposiciones generales y especiales que rigen el funcionamiento del conocimiento de embarque en nuestro país.

Por último, en el cuarto capítulo del presente trabajo, hacemos referencia a los convenios internacionales que regulan al conocimiento de embarque en el ámbito internacional, así como un breve estudio de los Incoterms y su estrecha relación con el conocimiento de embarque en la compraventa internacional de mercancías.

Al final de este breve estudio sobre la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque, el lector encontrará las conclusiones a las que hemos llegado a lo largo de esta modesta exposición, así como un modelo base del conocimiento de embarque para servicio de línea regular de transporte, en el Anexo I.

El conocimiento de embarque constituye pues, el documento principal del transporte marítimo de mercancías, razón por la cual creemos que un conocimiento adecuado de este documento redundará en una mayor fluidez y oportunidad en el manejo de la carga, pagos y créditos en el transporte por mar, logrando obtener mayores ventajas en el ámbito comercial.

CAPÍTULO I.

EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.

- A. ANTECEDENTES DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN.
 - B. EL CONTRATO DE TRANSPORTE.
 - C. EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.
-

CAPÍTULO I

EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.

A. ANTECEDENTES DEL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN.

En el presente apartado hablaremos brevemente acerca de la historia del derecho de la navegación, refiriéndonos de esta manera al transporte marítimo, que sin duda alguna, es y ha sido desde mucho tiempo atrás, uno de los medios de transporte más utilizados por el ser humano.

Los espacios acuáticos han sido, en todo tiempo y lugar, una vía de comunicación de gran valor que le ha permitido al hombre sustentar su economía, aprovechar los recursos que éstos le ofrecen e intercambiar los frutos de su trabajo con otras civilizaciones a distintas distancias.

El transporte marítimo, entonces, representa una excelente opción para el comercio, gracias a su gran capacidad de carga y a su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de distintos volúmenes y valores, siendo así el medio de transporte predominante para la mayoría de las empresas a nivel mundial.

Respecto de la historia del derecho de la navegación, la mayoría de los autores de la materia hacen dos grandes divisiones de ella, *el de la navegación a vela y el de la navegación a vapor*.

Para el Dr. José Domingo Ray, en cuya obra "Derecho de la Navegación" basamos el presente apartado, el agua ha sido desde los tiempos más lejanos, uno de los medios más importantes para el transporte de personas y mercancías.¹

Dicho autor afirma que el verdadero origen del derecho de la navegación procede del siglo XV, época en la que se efectuaron las primeras recopilaciones de los usos y costumbres que imperaban en las distintas regiones marítimas y conforme a los cuales se resolvieron los conflictos existentes en torno a la navegación.

Estas normas consuetudinarias se mantuvieron más o menos uniformes a través del tiempo, sin embargo, a fines del siglo pasado y durante el curso del presente sufrieron una gran transformación derivada del avance técnico de la navegación, así como del incremento en los negocios marítimos.

De ahí que se distingan dos períodos primordiales, el de la *navegación a vela* y el de la *navegación a vapor*, añadiéndose como una tercer etapa, la de la *navegación nuclear*, misma que tuvo su aparición en 1960 y cuya repercusión se ha vertido únicamente sobre los buques de guerra.²

En lo que respecta a la navegación nuclear, el alto costo y riesgos que implica, ha provocado que no se desarrolle completamente, provocando también que los buques tanques, los granaleros y otros sigan utilizando los medios de propulsión convencionales.

¹ RAY, José Domingo. *Derecho de la Navegación*, T. I, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1991, p. 41.

² Idem.

1.- EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN A VELA.

a. Características de la Navegación a Vela.

Como características principales de este tipo de navegación, encontramos que tanto el casco como la arboladura de los buques eran de madera y su velocidad se encontraba limitada por la acción de los factores climáticos, en especial del viento, fuerza impulsora por excelencia. En este tipo de navegación los viajes no tenían una duración fija debido a que se carecía de los medios de comunicación necesarios para tener contacto con tierra firme.

Luis Beltrán Montiel, en su obra, "Curso de Derecho de la Navegación", afirma que en el período de la navegación a vela, prevaleció la economía cerrada, doméstica, ciudadana y nacional. La mayoría de la flota consistía en embarcaciones que difícilmente se hallaban en condiciones de afrontar una navegación a mar abierto y que por tanto, navegaban en grupos y únicamente en uno o dos períodos del año, con largas estadías en los puertos, que caracterizaron a dicha etapa de la navegación.³

b. Edad Antigua.

De acuerdo con el maestro Domingo Ray, no existen sistematizaciones de las legislaciones antiguas, sin embargo, nos proporciona la siguiente cronología de ellas:

³ BELTRÁN MONTIEL, Luis. *Curso de Derecho de la Navegación*, 6ª reimpr., Astrea, Buenos Aires, 1992, p. 16.

1. El Código Babilónico de Hammurabi.

Descubierto en el año de 1901 antes de Cristo. En éste código encontramos principalmente disposiciones aisladas relativas a la construcción de buques y a la responsabilidad del naviero en el transporte marítimo.

2. El Código de Manú.

Otro de los textos legislativos marítimos más antiguos que se conocen es el Código de Manú, redactado en la India probablemente en el siglo XIII a.C., donde se encuentran numerosas reglas en materia de navegación.⁴

3. Las Leyes Rodias.

El primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo Rodio, el cual creó la *Lex Rhodia de Iactu*. Según el maestro Guillermo Floris Margadant, de acuerdo con esta ley, la pérdida que sufrían los propietarios de las mercancías arrojadas de un barco para salvar éste, debía de repartirse entre todos los interesados en la suerte de un buque en proporción a su interés, figura conocida como *echazón*.⁵

4. Los Fenicios.

A pesar de haber sido un pueblo navegante por excelencia y de haber sido clara su influencia en la explotación de la navegación dentro del

⁴ OLVERA DE LUNA, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*, Porrúa, México, 1981, p. 17.

⁵ FLORIS MARGADANT, Guillermo. *El Derecho Privado Romano*. 20ª ed., Esfinge, México, 1994, p. 447.

Mediterráneo, el pueblo fenicio no parece haber dejado nada perdurable en materia de legislación marítima.

La circunstancia de que no haya llegado hasta nosotros testimonio alguno de las disposiciones fenicias en materia marítima, se debe, tal vez, al carácter consuetudinario que durante largos siglos revistieron las normas destinadas a regular la actividad navegatoria.⁶

5. Grecia.

La navegación cobró singular importancia en Grecia debido a su situación geográfica, sin embargo, como en el caso de los fenicios, las normas reguladoras no han llegado hasta nosotros salvo algunas relativas al "*nauticum foenus*" (préstamo a la gruesa) y a la copropiedad naval.

Olvera de Luna, explica la figura del "*nauticum foenus*", como la institución que legisla el préstamo marítimo, probablemente de origen fenicio y cuyo desarrollo se llevó a cabo en Grecia proporcionando capitales importantes a las empresas marítimas de la época.⁷

La esencia del "*nauticum foenus*" radica en que el dinero prestado debía ser empleado en el comercio marítimo y estaba sujeto a la suerte de un transporte por mar. El prestatario no debía nada si el navío perecía y, por el contrario, tenía que devolver el dinero si el viaje llegaba a feliz término.

⁶ BELTRÁN MONTIEL, Luis, op. cit., p. 16.

⁷ OLVERA DE LUNA, Omar, op. cit., pp. 18 y 19.

6. Roma.

En el derecho romano encontramos normas relativas al comercio marítimo, entre ellas: 1) la *actio exercitoria*, la cual se ejercía en contra del dueño de un buque para exigir el cumplimiento de las obligaciones contraídas por su capitán; 2) la figura del *nauticum foenus*, préstamo cuya exigibilidad estaba condicionada al feliz retorno de un navío y en el que se convenían fuertes intereses; y 3) el texto llamado *nautae, caupones et stabularii ut recepta restituant*, que se refiere a la obligación de los marinos de custodiar y devolver el equipaje de los pasajeros en el transporte marítimo.⁸

7. Época Bizantina.

Durante la época bizantina encontramos también la regulación del préstamo a la gruesa y de la echazón, las cuales fueron recibidas de la legislación romana con pocas modificaciones.

De acuerdo con el profesor Luis Beltrán Montiel, la caída del Imperio Romano y la supervivencia de Bizancio, provocaron el nacimiento de un cuerpo legislativo conocido como las *Basílicas*, cuyo libro III estaba destinado a la regulación de la actividad navegatoria.⁹

c. **Recopilaciones de Usos y Costumbres.**

El período que sigue al calificado de antiguo es eminentemente consuetudinario. Las diferentes cuencas geográficas donde se ejercía

⁸ MANTILLA MOLINA, Roberto. *Derecho Mercantil*, 29ª ed, Porrúa, México, 2000, p. 4.

⁹ BELTRÁN MONTIEL, Luis, op. cit., p.18.

comúnmente la navegación, fueron segregando usos y costumbres que posteriormente se recogieron en recopilaciones.

Tienen también singular trascendencia los estatutos de diversas ciudades marítimas del Mediterráneo, que hasta el siglo XV tuvieron un verdadero señorío en el comercio marítimo.

De la *comanda*, una de las formas asociativas de la época, surge la figura del escribano, cuyas funciones a bordo tenían singular importancia. El escribano, además de tener la obligación de llevar el libro de cargamento, debía denunciar la carga excesiva, autorizar los contratos en el curso del viaje, inventariar los bienes de los fallecidos durante la travesía y denunciar los actos de los tripulantes sublevados, entre otros.¹⁰

El registro llevado por el escribano constituye el antecedente del libro diario de la navegación, y de la obligación impuesta a éste, de entregar a los comerciantes una nota de las mercaderías cargadas, deriva el *conocimiento de embarque*, documento objeto de nuestro estudio.

En esta etapa histórica deben ubicarse entre otras recopilaciones los Roles de Olerón y los Estatutos Italianos.

1. Roles de Olerón.

Es el nombre con el que se conoce una recopilación del siglo XII que reunía las decisiones de los tribunales de las costas francesas.

¹⁰ RAY, José Domingo. op. cit., p. 47.

El Dr. Ray señala que se ignora si se trataba de las resoluciones de un tribunal con asiento en la isla de Olerón o si recibieron ese nombre por haber sido recopiladas por un notario de dicha isla. La autoridad de los Roles de Oleron se extendió a los países del norte de Europa hasta las riberas del Báltico.¹¹

2. Estatutos Italianos.

Los estatutos italianos más importantes fueron aquellos de la ciudad de Amalfi. En esta ciudad se estableció un famoso tribunal marítimo cuyas sentencias fueron compiladas en una colección que se denominó *Tabla Amalfitana*, cuyo contenido se aplicó en toda la cuenca del Mediterráneo.¹²

Las Tablas de Amalfi fueron un estatuto de gran prestigio que se aplicó hasta el siglo XVI, época en que comenzó a aplicarse el Consulado del Mar.

Otros estatutos italianos, aunque de menor importancia, fueron aquellos de las ciudades de Venecia y Génova.

Dentro de la legislación de la cuenca occidental del Mediterráneo, de especial interés para nosotros, encontramos a los estatutos o leyes locales de España, ya que de ellos, así como del Consulado del Mar, se desprenden los antecedentes de las Ordenanzas de Bilbao que en la parte del derecho marítimo, rigieron en la "América Española".¹³

¹¹ *Ibidem*, p. 48.

¹² CERVANTES AHUMADA, Raúl, *Derecho Marítimo*, Herrero, México, 1994, p. 11.

¹³ RAY, José Domingo, *op. cit.*, p. 50.

d. Consulado del Mar.

El Consulado del Mar, recopilación de usos y costumbres en materia marítima, fue publicado por primera vez en Barcelona en el siglo XIV, y aplicado para dirimir las controversias sobre derecho marítimo en casi todos los puertos del Mediterráneo.

El Consulado del Mar fue, durante los siglos XIV y XVI, impreso y traducido a todas las lenguas europeas y utilizado en muchos lugares como norma consuetudinaria. Fue un instrumento de gran valor para los traficantes y también para los jueces-cónsules que administraban el derecho en los principales puertos.¹⁴

El texto de esta recopilación es extenso y comprende, entre otras, las siguientes materias:

- 1) De las obligaciones entre el patrón y o naviero, el constructor y los accionistas en orden a la construcción y venta de buque;
- 2) De las del contraamaestre, del escribano, y de otros oficiales del mar;
- 3) De las que median entre el patrón y los marineros de la tripulación,
- 4) De los actos, contratos, condiciones y fletamentos entre patrón y cargadores;
- 5) De la estiba, carga y descarga de los géneros y de los daños causados en esta materia;¹⁵

¹⁴ OLVERA DE LUNA. *Omar*. op. cit., p. 21.

¹⁵ RAY. José Domingo. op. cit., p.51.

e. Guidón de la Mer.

Después del Consulado del Mar encontramos otra colección conocida como *Guida* o *Guidón de la Mer*, otra recopilación de los usos y costumbres seguidas en los principales puertos del Mediterráneo, y que se considera como el antecedente inmediato de las *Ordenanzas de Colbert* de 1681.¹⁶

Se considera que proviene del siglo XVI y contiene normas sobre diversas materias, especialmente sobre el seguro marítimo, exponiendo la jurisprudencia en su época.

f. La Ordenanza de 1681.

La manifestación más importante de la actividad legislativa en materia mercantil, antes de la Revolución Francesa, la constituyen las ordenanzas llamadas de Colbert, las de 1673 sobre el comercio terrestre y las de 1681 sobre el comercio marítimo.¹⁷

La Ordenanza de 1681, fue realizada durante el reinado de Luis XIV y recogió las normas vigentes de su tiempo y constituyó a su vez el modelo seguido por el Código Francés y los posteriores de origen latino.¹⁸

Dicha Ordenanza se inspiró en las costumbres de los puertos occidentales y del Norte de Europa y reguló, junto con otras instituciones de derecho privado, todo el derecho público marítimo.

¹⁶ *Ibidem*. p. 52.

¹⁷ MANTILLA MOLINA, Roberto. *Derecho Mercantil*, op. cit., p. 7.

¹⁸ *Ibidem*. p. 53.

Luis Beltrán califica a las Ordenanzas de Colbert de 1681, como la culminación jurídica de una obra de unificación política que dio vida al moderno Estado Francés.¹⁹

g. Ordenanzas de Bilbao.

Después del Consulado del Mar y desde el siglo XVI en adelante, España publicó muchas ordenanzas importantes para el tráfico marítimo. En dichas ordenanzas, se trató especialmente y de manera extensa la materia del seguro marítimo. La jurisdicción consular la obtuvieron los comerciantes de Bilbao en 1511, y de este consulado emanaron diversas Ordenanzas.

Las Ordenanzas de Bilbao se distinguieron por constituir un código dedicado en forma exclusiva a la reglamentación del comercio, como porque su vigencia y aplicación se extendieron a toda España y a México, hasta el año de 1884 en que se dictó nuestro segundo Código de Comercio.²⁰

Fueron tres las ordenanzas redactadas en dicha época, las primeras en 1531, las segundas en 1560 (adicionadas en 1665) y las llamadas "nuevas" que fueron terminadas en 1737.

1) Las ordenanzas de 1531, constaban de 40 artículos, los cuales, trataban principalmente problemas marítimos sobre seguros y averías.

2) La segunda recopilación de 1560, contenía 75 disposiciones, de las cuales, algunas regulaban problemas sobre seguro marítimo en relación

¹⁹ BELTRÁN MONTIEL. Luis. op. cit., p. 20.

²⁰ BARRERA GRAF. Jorge. *Tratado de Derecho Mercantil*. T. I. Porrúa, México. 1957. p. 62.

con las averías en particular y con las averías gruesas. De igual forma, había disposiciones sobre los principios a seguir para lograr que el capitán obtuviera dinero a fin de aprovisionar el buque, entre las cuales encontramos a la "Ordenanza de la Contratación."

3) Finalmente, las del 1737 estaban divididas en 29 capítulos. Los que atañen al derecho marítimo son: El Capítulo 20, sobre averías; el 21 respecto a averías gruesas; el 22 sobre los seguros; el 23 del préstamo a la gruesa; el 24 de los capitanes, pilotos, contramaestres y marineros; el 25 del piloto mayor y el 27 del régimen de la ría de Bilbao.

Aunque dictadas solamente para la villa de Bilbao, adquirieron autoridad en toda la Península y de allí se extendieron a América.

h. El Código de Comercio Francés de 1807. (Código de Napoleón)

En 1807 se sanciona el Código de Comercio Francés, cuya promulgación se llevó a cabo hasta el año siguiente. Es el Libro II de este cuerpo legal el que se refiere a la regulación del comercio marítimo y cuya fuente principal fue la Ordenanza de la Marina de 1681.²¹

A través del Código de Comercio Francés, que como señalamos anteriormente entró en vigencia en 1808, y de sus derivados, los códigos español, portugués y holandés, se constituye la fuente de los códigos de Italia de 1865 y 1882 y de todos los códigos latinoamericanos.

²¹ RAY, José Domingo, op. cit., pp. 56 y 57.

De acuerdo al Dr. Ray, este afán de codificación se propagó con rapidez después de la aparición del Código Francés y, en materia marítima, la mayoría de los países que sancionaron sus ordenamientos con posterioridad, se inspiraron en él.

Así reprodujeron su texto, casi sin modificación, los códigos de Haití de 1826, de Grecia de 1835, de El Salvador de 1904, de la República Dominicana de 1845, de Turquía de 1864, de Egipto de 1876, del Principado de Mónaco de 1877, de los Países Bajos de 1878 y de Ecuador de 1882.

Dentro de este mismo grupo, pero con algunas pequeñas diferencias debidas a la fuerte influencia de las tradiciones locales, se cuentan el Código Español de 1839, el Holandés de 1838 y el Portugués de 1883. Incluyéndose en este grupo los códigos de otros países latinoamericanos, como Argentina, Uruguay, Venezuela y Paraguay y los de México (1889) y Perú, que incorporan a su legislación el Código Español de 1885.

2.- EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR.

a. Características de la Navegación a Vapor.

La aparición de la máquina a vapor y su aplicación al transporte de personas o mercancías por mar implicó la modificación de algunas instituciones del derecho de la navegación.

A mediados del siglo XIX, los adelantos tecnológicos introdujeron una importante transformación en la industria naval. El uso del hierro y del

acero, en reemplazo de la madera, hizo de los cascos de los barcos, objetos resistentes para surcar cualquier espacio acuático.²²

Lo anterior brindó mayor seguridad a la navegación por la duración, resistencia e impermeabilidad de aquellos materiales. De esta forma, surgieron embarcaciones más veloces y de mayores dimensiones con autonomía de propulsión, lo cual permitía escoger la ruta más conveniente, dependiendo del viaje que se tratara.

Los progresos técnicos se dejaron observar también en cambios importantes como las ruedas de paletas de los primeros vapores, que fueron reemplazadas por las hélices y posteriormente por la actual turbina. Estos progresos trajeron como consecuencia una mayor velocidad e hicieron posible determinar con cierto grado de certeza el tiempo de duración de un viaje.²³

El Dr. Ray señala que en esta época se opera una especialización en los buques que se dedican al transporte de pasajeros, mixtos o de carga general o específica, como los petroleros, frigoríficos, etcétera.

Por otra parte, el profesor Beltrán señala que la autonomía de propulsión permitió a los navieros escoger las rutas más convenientes, así como la implantación de servicios regulares con una navegación continua y no circunscripta a uno o dos períodos anuales.²⁴

²² BELTRÁN MONTIEL. Luis. op. cit., p. 21.

²³ RAY, José Domingo. op. cit., p. 60.

²⁴ BELTRÁN MONTIEL. Luis. op. cit., p. 22.

Como consecuencia de estas transformaciones aparecieron las líneas regulares de navegación. A partir de entonces, el viaje o travesía constituiría el centro de todas las normas legales.

Las líneas regulares prestaron servicios con varios buques que tenían itinerarios y fechas preestablecidas de partida y de llegada a puerto. Dichas líneas hicieron posible el desarrollo del contrato de transporte de mercaderías por agua, previsto a través del "fletamento a carga general" en los códigos antiguos.

Este desarrollo técnico exigió una regulación más adecuada que, para una mayor eficacia, debía tener un carácter internacional, naciendo así diversas asociaciones tendientes a encontrar soluciones a los problemas de derecho público o privado que plantea la navegación.

Por otra parte el tráfico marítimo aceptó una serie de disposiciones que se incorporaron a los contratos, a través de los conocimientos de embarque, pólizas de fletamento y de seguro.

Cabe mencionar que en el capítulo siguiente, hablaremos de lo anterior con mayor profundidad, en cuanto entremos al estudio de los antecedentes del conocimiento de embarque.

b. Reforma Legislativa.

A partir de esta etapa, los países efectuaron reformas a sus legislaciones marítimas, en algunos casos en forma total y en otros parcialmente. Francia dictó leyes que incorporaron a su legislación interna las convenciones internacionales. Lo mismo hicieron otros países como España, Bélgica y Grecia.

Luis Beltrán señala que la influencia ejercida por la marina inglesa y la de otros países nórdicos, explica el fenómeno del reemplazo de la regulación Mediterránea por el ejercido por el derecho anglosajón. Como ejemplo de ello encontramos figuras comunes para el tráfico marítimo internacional actual, como lo son: pólizas de fletamento (*charter party*), compromisos de avería, contratos de locación de buques, pólizas de seguro, y de mayor relevancia para el trabajo que nos ocupa, el *bill of lading* o conocimiento de embarque.

Finalmente, debe advertirse una gran influencia anglosajona en lo que se refiere a las convenciones internacionales, las cuales fueron incorporadas al derecho interno de algunos países, como lo es el caso de México y la Convención de Bruselas de 1924.

B. EL CONTRATO DE TRANSPORTE.

En el presente apartado nos referiremos al estudio del contrato de transporte, atendiendo entre otros, a su definición, características, elementos, legislación aplicable y clasificación, encontrando dentro de esta última, al contrato de transporte de mercancías por agua, de donde surge el documento base de nuestro estudio, el *conocimiento de embarque*.

No pretendemos realizar un estudio exhaustivo del contrato de transporte, ya que como lo indicamos anteriormente, éste no es el tópico del presente trabajo, por lo que únicamente nos referiremos a los principios doctrinales y legales que consideramos de mayor relevancia sobre la materia.

Todo proceso de producción involucra factores tales como la mano de obra, la tierra, el capital y la tecnología, mismos que se combinan de distinta manera, pero que también dependen del transporte de materias primas, así como del de otros productos terminados que resultan de un proceso de producción previo.²⁵

En otras palabras, las actividades de transporte y distribución, que anteriormente se consideraban subordinadas, se han integrado al proceso de producción que comienza con la extracción de materias primas y termina con la distribución del producto terminado al consumidor final.

²⁵ SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, *Como Exportar por Vía Marítima*, (Autores: Mauro Bravo Díaz, Azucena Carmona Padrón,

El auge de la producción y la necesidad de trasladar materias primas o productos finalizados, de un lugar a otro, ha traído como consecuencia el desarrollo del transporte. Esta situación ha provocado que el contrato de transporte se coloque como uno de los contratos de más uso en el comercio actual y que su práctica sea motivo de la creación de empresas poderosas.²⁶

A continuación haremos un breve análisis del contrato de transporte, para lo cual comenzaremos por estudiar a los contratos en general, sus elementos de existencia y de validez.

1.- LOS CONTRATOS.

La legislación mexicana señala como fuente de las obligaciones a los contratos. (Capítulo I, Título Primero, Primera Parte del Libro Cuarto "De las obligaciones", de nuestro Código Civil Federal) Establece que el contrato, es una especie de convenio.

Convenio, en sentido general, es el acuerdo de dos o más voluntades, que se manifiesta en forma exterior para crear, transmitir, modificar o extinguir derechos y obligaciones. De esta definición de convenio en general, se encuentran implícitas las definiciones de convenio en sentido estricto y de contrato.²⁷

Marcos V. Campos Sánchez, Martha L. Castellanos Mora y Gloria Reyes Hernández, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1997, p. 7.

²⁶ VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar, *Contratos Mercantiles*, 7ª ed., Porrúa, México, 1999, p. 225.

²⁷ CHIRINO CASTILLO, Joel, *Derecho Civil III. Contratos Civiles*, 2ª ed., Mc Graw Hill, México, 1996, p. 4.

El convenio en sentido estricto es el acuerdo de dos o más voluntades que modifica o extingue derechos y obligaciones. Por lo tanto, contrato será aquél acuerdo de voluntades entre dos o más personas para crear o transmitir derechos y obligaciones.

El Código Civil Federal en sus artículos 1792 y 1793 establece que convenio, es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones. Agregando que, los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de *contratos*.

El Maestro Manuel Bejarano Sánchez, define al contrato como un acto jurídico bilateral, la manifestación exterior de voluntad, tendiente a la producción de efectos de derecho sancionados por la ley.²⁸

a. Elementos de Existencia.

Como elementos de existencia encontramos:

- 1) Consentimiento;
- 2) Objeto materia del contrato;
- 3) Solemnidad.

1) El consentimiento. Es la manifestación externa de dos o más voluntades para la celebración de un acto (crear, transmitir, modificar o extinguir derechos y obligaciones) Dicha manifestación de voluntad puede exteriorizarse de manera expresa o tácita.

²⁸ BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel, *Obligaciones Civiles*, 3ª ed., Harla, México, 1984, p. 32.

Es expresa cuando se realiza verbalmente, por escrito, por medios electrónicos, ópticos o por cualquier otra tecnología, o por signos inequívocos. Es tácita cuando resulta de hechos o de actos que la presupongan o autoricen a presumirla, con excepción de aquellos casos en que por ley o por convenio, la voluntad deba manifestarse expresamente. (Artículo 1803 del Código Civil Federal)

2) El objeto. El objeto del contrato lo constituye la cosa que el obligado debe dar y el hecho que el obligado debe hacer o no hacer. (Artículo 1824 del Código Civil Federal) La cosa objeto del contrato deberá: (i) existir en la naturaleza; (ii) ser determinada o determinable en cuanto a su especie y (iii) estar en el comercio.

El Código Civil Federal en sus artículos 747, 748 y 749, establece que pueden ser objeto de apropiación *todas las cosas que no estén excluidas del comercio*. Pudiendo estar fuera del comercio ya sea por su naturaleza o por disposición de la ley.

Por su naturaleza, estarán fuera del comercio las cosas que no pueden ser poseídas por algún individuo exclusivamente, y por disposición de la ley, aquéllas que ella declara irreductibles a propiedad particular. Por último, el artículo 1826 establece que también las cosas futuras pueden ser objeto de un contrato, sin embargo, no puede serlo la herencia de una persona viva, aún con su consentimiento.

En cuanto a la cosa que debe dar, el artículo 2011 del Código Civil Federal vigente establece que la prestación puede consistir en:

- a)- La traslación de dominio de cosa cierta,
- b)- La enajenación temporal del uso o goce de cosa cierta, y

c)- La restitución de cosa ajena, o el pago de cosa determinada.

Por su parte, el hecho positivo o negativo, objeto del contrato, debe ser: (i) *posible* y (ii) *lícito*. A esto, el artículo 1828 del citado ordenamiento, establece que, es *imposible*, el hecho que no puede existir porque es incompatible con una ley de la naturaleza o con una norma jurídica que debe regirlo necesariamente y que constituye un obstáculo insuperable para su realización. Y por *ilícito*, artículo 1830, se entiende el hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres.

3) La solemnidad. La importancia social o económica de ciertos actos impone la necesidad de que su exteriorización se realice con determinados ritos que son condición de su existencia. Por lo tanto, la solemnidad es un elemento esencial para la existencia de ciertos actos jurídicos, como por ejemplo, el matrimonio.

b. Elementos de Validez.

El Código Civil vigente enuncia en el artículo 1795, los casos en que el contrato puede ser invalidado:

- I. Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas;
- II. Por vicios del consentimiento;
- III. Porque su objeto, motivo o fin, sea ilícito;
- IV. Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que la ley establece.

De esta forma tenemos que los elementos de validez de los contratos son: capacidad, ausencia de vicios del consentimiento, objeto, motivo o fin lícitos, y la forma.

1) Capacidad. La capacidad jurídica es la aptitud de las personas para adquirir derechos y obligaciones y, ejercerlos por sí mismos. Dicho concepto implica dos grados, los cuales corresponden, respectivamente, a la capacidad de goce y a la de ejercicio.

Al respecto, el Código Civil Federal, en su artículo 22, establece que la capacidad jurídica de las personas físicas se adquiere por el nacimiento y se pierde por la muerte; pero desde el momento en que un individuo es concebido, entra bajo la protección de la ley y se le tiene por nacido, adquiriendo la capacidad plena a los 18 años de edad.

2) Ausencia de vicios del consentimiento. El consentimiento debe darse de forma libre y veraz, de manera que las partes concuerden tanto en la persona con quien se celebra el contrato como en el objeto del mismo, y en la totalidad de las formalidades de éste.

Los vicios por los cuales puede estar afectado el consentimiento de conformidad con la doctrina civil son: *error, dolo, mala fe, violencia y lesión*. Cualquiera de estos vicios provocará la nulidad relativa del contrato celebrado, es decir, el contrato será convalidable subsanando el vicio que lo afecta.

Por *error* entendemos una creencia no conforme con la verdad, un estado psicológico de discordancia con la realidad objetiva. Una noción falsa o un falso concepto de la realidad. Hay error de cálculo, de hecho y de derecho.²⁹

²⁹ CHIRINO CASTILLO. *Joel. op. cit.*, pp. 10 y 11.

Por *dolo* entenderemos, de acuerdo al artículo 1815 del Código Civil Federal vigente, cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir al error o mantener en él a alguno de los contratantes. Dicho ordenamiento establece también lo que debe entenderse como *mala fe*, siendo ésta, la disimulación del error de uno de los contratantes, una vez conocido.

Hay *violencia* cuando se emplea fuerza física o amenazas que importen peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante, o de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado.

Finalmente, existe *lesión*, cuando una persona, explotando la suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria de otra; obtiene un lucro excesivo, que sea evidentemente desproporcionado a lo que ella por su parte se obliga. (Artículo 17 del Código Civil Federal)

3) Objeto, motivo o fin lícito. Acudimos en este particular a lo dispuesto por el numeral 1831 del Código Civil Federal vigente cuando establece que el fin o motivo determinante de la voluntad de los que contratan no debe ser contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costumbres.

d) La forma. El cuarto elemento de validez, consiste en que la voluntad de las partes se debe haber exteriorizado con las formalidades establecidas por la ley, en cuyo caso, deberemos atender a los ordenamientos que se refieran al acto jurídico de que se trate, para encontrar dichas formalidades requeridas para el perfeccionamiento del contrato.

El artículo 1833 del Código Civil Federal vigente establece:

"Cuando la ley exija determinada forma para un contrato, mientras que éste no revista esa forma no será válido, salvo disposición en contrario; pero si la voluntad de las partes para celebrarlo consta de manera fehaciente, cualquiera de ellas puede exigir que se dé al contrato la forma legal".

2.- DEFINICIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

El profesor Ricardo Treviño García, en su obra "Los Contratos Civiles y sus Generalidades" nos brinda una definición del contrato de transporte que consideramos adecuada para comenzar el análisis del mismo.

El contrato de transporte, señala el autor, es: *"aquel acuerdo de voluntades en virtud del cual una persona, llamada porteador, se obliga a trasladar por tierra, por agua o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, mediante el pago de una remuneración que le debe proporcionar otra persona, la cual recibe el nombre de cargador o viajero".*³⁰

La anterior, se presenta como una definición del contrato de transporte regulado por el derecho común, por lo que consideramos pertinente, previo al análisis de nuestro contrato, realizar una distinción entre el contrato de transporte regulado por el derecho civil y aquél regulado por el derecho mercantil.

³⁰ TREVINO GARCIA, Ricardo. *Los Contratos Civiles y sus Generalidades*. 5ª ed. Mc Graw Hill. México. 1995. p. 505.

a. El Contrato de Transporte en el Derecho Civil y en el Derecho Mercantil.

El artículo 2646 del Código Civil Federal vigente, regula al contrato de transporte como *"aquel por virtud del cual una persona se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes por tierra, por agua o por aire; a personas, animales, mercaderías o cualquiera otros objetos, siempre y cuando éste no constituya un contrato mercantil"*.

El Código Civil no nos da una pauta clara para establecer una distinción, entre el contrato civil de transporte y el contrato de transporte mercantil, dejando dicha tarea a los ordenamientos mercantiles.

Por su parte, el Código de Comercio, al regular al contrato de transporte, se refiere exclusivamente al transporte efectuado por vías terrestres o fluviales, estableciendo que, se reputará mercantil, sólo en los siguientes casos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 576 del mismo ordenamiento:

- I. Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio, y
- II. Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

El primer criterio de distinción es un *criterio objetivo*, que califica de mercantil al contrato que tenga por objeto mercaderías u objetos de comercio.

El segundo *criterio* es *subjetivo* y, no importando el objeto, califica de mercantil al contrato que se realiza por un comerciante o por aquel que se "*dedique habitualmente a verificar transportes para el público*".

La forma señalada por la primera fracción del artículo 576 del Código de Comercio no parece la forma indicada de diferenciación, pues según el artículo 2646 del Código Civil, podrán ser objetos de un contrato de transporte civil: "*personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos*". En esta parte ambos artículos se contradicen, pues no es posible que un contrato pueda ser, según se desee, civil o mercantil por tener por objeto mercaderías.

Consideramos que lo establecido en la segunda fracción del artículo 576 del Código de Comercio tampoco es definitivo, ya que puede no ser un comerciante el que realice el transporte y a la vez puede suceder que quien lo haga sea un comerciante, pero sólo una vez sin que se dedique habitualmente a realizar transportes.

Consideramos entonces que es la última parte de la fracción segunda la que da el toque de *mercantilidad* a un contrato de transporte, esto es, que quien lo haga se "*dedique habitualmente a verificar transportes para el público*".

Es la presencia del empresario o de la empresa naviera la que califica como mercantil a un contrato de transporte celebrado entre ésta y el público. Lo anterior es ratificado por el artículo 75 fracción VIII que califica como actos de comercio a "*las empresas de transportes de personas o de cosas, por tierra o por agua*".

b. El Contrato de Transporte en el Derecho Administrativo.

Cabe señalar que, dada la importancia que tienen los transportes y las comunicaciones en la época actual para un país, en todos los órdenes de su vida, la reglamentación de los mismos se ha visto acaparada por el Derecho Administrativo.

El Estado, en materia de transporte sobre vías generales de comunicación, ha monopolizado la actividad y los particulares solo tienen acceso a ella por medio de concesiones o permisos, regulados por leyes y reglamentos administrativos.

Al respecto encontramos que la Ley de Vías Generales de Comunicación, contiene disposiciones aplicables a todo tipo de transporte, sin embargo, algunas de las respectivas disposiciones han sido derogadas por leyes posteriores o especiales que han venido a regular las diversas manifestaciones del transporte.³¹

De acuerdo con el profesor José David Enríquez Rosas, el régimen de concesiones, licencias, autorizaciones, permisos, contratos y demás actos expedidos o celebrados por la Administración Pública Federal, particularmente a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, reviste cierta complejidad por la vigencia de otros regímenes existentes.³² Por ello, debemos considerar lo siguiente:

1) Por un lado, el *régimen general*, conforme a las disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Dichas disposiciones se

³¹ DIAZ BRAVO, Arturo. *Contratos Mercantiles*. 6ª ed., Harla, México, 1997, p. 121.

³² ENRÍQUEZ ROSAS, José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, Porrúa, México, 1999, p. 105.

aplicarán en la medida en que no contradigan lo establecido por las leyes especiales.

2) Lo que se refiere al *régimen especial*, donde encontramos que la Ley de Navegación vigente, regula al contrato de transporte, pero únicamente en su modalidad de transporte de mercancías por agua. Es este ordenamiento legal el que establece, en nuestro caso, las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como autoridad marítima, conforme a lo dispuesto por los artículos 6, 7, 8 y subsecuentes aplicables.

En la doctrina sobre transporte, el profesor Oscar Vásquez del Mercado define al contrato como *"aquel en virtud del cual un sujeto, persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas, utilizando el medio de tracción adecuado"*.³³

Para el profesor Arturo Díaz Bravo³⁴, los únicos elementos que deben concurrir al concepto de contrato de transporte son dos:

- a) La obligación de parte del porteador de transportar una persona o cosa, y
- b) La obligación de la contraparte de pagar el precio del transporte.

Para nosotros el *contrato de transporte* representa la necesidad de uno o varios sujetos que se satisface y materializa al llevar a cabo un acuerdo de voluntades mediante el cual uno de ellos, llamado comúnmente cargador o embarcador, se obliga a pagar a otro, llamado

³³ VÁSQUEZ DEL MERCADO. Oscar, op. cit., p. 227.

³⁴ DIAZ BRAVO. Arturo. op. cit. p. 122.

transportista, un precio para obtener del primero el traslado de cosas, mercancías o personas, de un punto a otro.

3.- CLASES DE TRANSPORTE.

La presente tesis tiene como objeto analizar la naturaleza jurídica del documento conocido como *Conocimiento de Embarque*, por lo que, no es la intención del suscrito realizar a profundidad un análisis del contrato de transporte o del transporte en sí.

Sin embargo, consideramos importante para el desarrollo de nuestro tema, mencionar los principales criterios conforme a los cuales se clasifica un contrato de transporte.

a. En cuanto a la materia que lo regula.

En cuanto a la materia que lo regula, el transporte puede ser:

1) Transporte Mercantil.

Es mercantil cuando el porteador es un comerciante que hace del transporte su ocupación habitual u ordinaria y/o cuando las cosas transportadas sean mercancías.

El artículo 75, fracción VIII, del Código de Comercio establece que la ley reputa como actos de comercio los realizados por "*Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, y las empresas de turismo...*"

2) Transporte Administrativo.

El transporte administrativo es el que se efectúa en virtud de una concesión otorgada por el gobierno federal, mediante el cumplimiento de ciertos requisitos establecidos por la ley.

3) Transporte Civil.

El transporte civil se obtiene por exclusión, cuando no sea mercantil ni administrativo, y entonces, se regirá por las disposiciones establecidas en el Código Civil.

b. En atención al objeto del contrato.

En razón del objeto transportado, el transporte se clasifica en:

- 1) Transporte de cosas.
- 2) Transporte de personas.

c. En razón del medio que se utiliza para llevarlo a cabo.

Por último, en razón del medio utilizado para llevar a cabo el traslado o transporte, éste puede ser:

- 1) Terrestre,
- 2) Fluvial,
- 3) Marítimo, y
- 4) Aéreo.

C. EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.

Alrededor del 90% del intercambio internacional de mercancías de todos los países latinoamericanos se hace por mar. Este modo de transporte, en consecuencia, es uno de los que mayormente se encuentra influenciado por el desarrollo económico de las naciones, por lo que ha tenido que responder a las presiones del comercio, sufriendo grandes cambios tendientes principalmente a aumentar su capacidad de carga y rapidez, así como su especialización.³⁵

Asimismo, el transporte marítimo, comparado con los otros medios de transporte, representa el de más bajo costo, en función de la capacidad de arrastre de los buques mercantes, además de que actualmente se ha diversificado de tal manera que puede cubrir los destinos más lejanos.

Sin embargo, al hablar de contrato de transporte de mercancías por agua, nos encontramos obligados a establecer, aunque de manera muy general, su diferencia con el contrato de fletamento, el cual, llega a confundirse comúnmente con aquél objeto de nuestro estudio.

1.- DIFERENCIAS ENTRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA Y EL CONTRATO DE FLETAMENTO.

El contrato de transporte de mercancías por agua, se trata de un acuerdo de voluntades para efectuar el transporte marítimo de mercancías, cuando existe el propósito exclusivo, de lograr la ejecución

³⁵ SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. *Como Exportar por Vía Marítima*, op. cit, p. 8.

de un traslado, sin tomar en cuenta el medio que lo va a realizar, o sea, sin considerar específicamente el buque transportista. En este contrato, únicamente interesa la expedición de determinadas mercancías, y no es motivo de preocupación cuál será el buque que ejecutará su traslado.

Por el contrario, si la intención de las partes fue un arrendamiento total o parcial del buque, constituyendo esto un elemento esencial del contrato, se estará frente a un contrato de fletamento, en el cual lo que interesa, es la capacidad de carga de un buque, específicamente señalado.

En el contrato de transporte marítimo se dispone de una parte de la bodega o hueco del buque para llevar a cabo el transporte de mercancías, refiriéndose generalmente a la identificación de espacios físicos de la bodega del buque que en un momento dado ocupe la mercancía.

En cambio, en la figura del fletamento, la intención de las partes es un arrendamiento total o parcial de un buque en específico, constituyendo esto un elemento esencial del contrato, en el cual lo que interesa es la capacidad de carga de dicho buque en especial.

En la doctrina internacional, encontramos que el criterio de distinción entre el contrato de transporte marítimo y el contrato de fletamento, partiendo de la base que los dos tengan el mismo fin del transporte de una mercancía por agua, reside en la manera en cómo las partes hayan deseado llegar a ese resultado.

Directamente, sin tener en cuenta el medio de transporte, hablaremos de un contrato de transporte; o indirectamente, con la específica

indicación de un buque alquilado para ese fin, en su totalidad, en parte o por la parte que requieren las cosas a remitir, se hablará de un contrato de fletamento.³⁶

Por lo que se puede decir que todo contrato de transporte por mar no es un contrato de fletamento; si la intención de los contratantes ha sido exclusivamente la ejecución de un transporte, sin tomar en cuenta al buque transportista, se trata de un contrato de transporte y no de fletamento.

2.- DEFINICIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.

El profesor Joaquín Garrigues, define al contrato de transporte de cosas, como el *"contrato consensual por el cual una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio, a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro, bajo su propia custodia"*.³⁷

Por su parte, el profesor Oscar Vásquez del Mercado, define al contrato de transporte de mercancías, como: *"aquel por virtud del cual, un sujeto, el porteador, se obliga a transportar, o hacer transportar las cosas por cuenta de otro sujeto, el cargador, de un lugar a otro a cambio de un precio por el transporte"*.³⁸

³⁶ FARIÑA. Francisco. *Derecho Comercial Marítimo. Doctrina y Jurisprudencia Internacional*. T. II. Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo. Madrid, 1948. p. 17.

³⁷ GARRIGUES. Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil*. 9ª ed.. T. II, Porrúa. México. 1998. p. 203.

³⁸ VÁSQUEZ DEL MERCADO. Oscar. *op. cit.*, p. 230.

Consideramos debería añadirse a esta última definición la mención de que, de dicha relación contractual, se deriva el derecho concedido a un tercero, llamado consignatario, de recibir las mercancías objeto del contrato.

Observamos que las dos definiciones anteriores carecen del elemento distintivo en esta clase de contrato de transporte de mercancías, aquél que se refiere a la vía de transportación. Al referirnos al contrato de transporte de mercancías por agua, es de suma importancia distinguir y especificar qué se entiende por el término "agua". Término que señala la vía de transportación que distingue a nuestro contrato de aquellos, de mercancías, que se llevan a cabo por tierra o aire.

Por *agua*, debemos entender aquel contrato de transporte que se realiza a través de las vías generales de comunicación por agua. Así pues, nos referimos al artículo 2º de la Ley de Navegación vigente, el cual nos indica qué debemos entender por vías generales de comunicación por agua o vías navegables; estableciendo las siguientes: El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación, así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean.

Es la Ley de Navegación, en su artículo 98, la que nos proporciona la definición legal del *contrato de transporte de mercancías por agua*, de la siguiente manera:

"Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél 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”.

Para la mejor comprensión de la definición arriba citada, consideramos pertinente analizar brevemente los elementos del contrato de transporte de mercancías por agua.

3.- ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.

Los elementos del contrato de transporte de mercancías por agua son tres: a) Personales, b) Reales y c) Formales.

a. Elementos Personales.

Los elementos personales son básicamente tres: el cargador, el transportista y el consignatario.

El porteador o transportista, es la persona que se compromete y responsabiliza de la realización del contrato. En el ámbito marítimo, encontramos otras figuras como la del naviero, armador, operador, propietario o agente naviero, quienes podrán ser la parte ejecutante del transporte de mercancías por vía marítima.

Para diferenciar a cada una de estas partes, tomaremos como base las definiciones vertidas por la Ley de Navegación en sus artículos 16 y 19.

- a) *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, aún cuando ello no constituya su actividad principal.
- b) *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.
- c) *Armador*. Es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.
- d) *Propietario*. Es la persona física o moral, titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.
- e) *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.
- f) *Agente Naviero Consignatario de Buques*. Es aquella persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil, para todos los actos o

gestiones que se le encomienden con relación a la embarcación, en el puerto de consignación o de entrega de las mercancías.

Es entonces la empresa naviera, propietario, armador, operador o agente naviero, quien se obliga frente a un cargador o embarcador a llevar de un punto a otro, por vía marítima, bienes u objetos, a cambio de un precio denominado flete.

El cargador o embarcador, es la persona que solicita el transporte y que por tanto, adquiere el derecho de exigir su realización. Constituye un elemento personal del contrato y podrá celebrarlo a nombre propio, sin importar, si es o no, el propietario de las mercancías objeto del transporte.

Por último, el consignatario o destinatario, es aquél que al término del viaje recibe la mercancía. Es designado por el cargador y su nombre debe aparecer en el conocimiento de embarque. En términos sencillos, es aquél a quien se dirigen las mercancías objeto del transporte.

Estos sujetos serán estudiados más a fondo cuando lleguemos al Capítulo II del presente trabajo, específicamente, cuando analicemos los elementos personales del conocimiento de embarque.

b. Elementos Reales.

En el contrato de transporte de mercancías por agua, una persona, porteador, se obliga frente a otra, cargador, a transportar de un lugar a otro, *cosas o mercancías*, utilizando el medio marítimo, y por cuya prestación recibe un *precio*.

Los elementos reales, entonces, son el precio y la cosa.

Se entiende que el precio es pagadero en dinero, sin embargo, las partes podrían pactar válidamente una prestación distinta. El precio del transporte deberá ser determinado o determinable y se entiende como el valor pecuniario que implica la ejecución del transporte.

Por otra parte, por cosa objeto del transporte, debemos entender no sólo a las mercancías (cosa corporal, mueble, susceptible de tráfico jurídico), sino a todo bien, en cuanto que éste, sea susceptible de ser transportado de un lugar a otro. Todas las cosas, sean mercantiles o no, que por su naturaleza física puedan ser transportadas.³⁹

c. Elementos Formales.

El elemento formal del contrato de transporte de mercancías por agua, lo constituye el conocimiento de embarque.

Sobre este particular, encontramos que la Ley de Navegación en su artículo 98, segundo párrafo, establece la obligación de la empresa naviera de hacer constar este contrato en un documento denominado *Conocimiento de Embarque*, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

De lo anterior debemos destacar que nuestro contrato de transporte de mercancías por agua, será, por ministerio de ley, evidenciado por un documento formal denominado *Conocimiento de Embarque*.

³⁹ Esta consideración se basa en el hecho de que bienes, que no son como tal mercancías, como los títulos valores o, el dinero, e incluso, los cadáveres u otras cosas que estén fuera del tráfico jurídico, también son susceptibles de ser transportadas.

Por lo que se refiere a otras regulaciones, *el transporte de mercancías por agua* se encuentra también reglamentado, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de agosto de 1994, por el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas de la Haya), del que México es parte.⁴⁰

Asimismo, según las disposiciones de las Reglas de la Haya de 1924, todo contrato de transporte marítimo que celebren por una parte el embarcador, y por la otra el porteador, en este caso, la línea regular de navegación, *"deberá constar por escrito en un conocimiento de embarque, o en un documento similar"*.⁴¹

De esta manera, encontramos que el conocimiento de embarque, ya sea como evidencia del contrato, como título de crédito o como recibo de mercancías a bordo del buque, tendrá un vínculo inseparable cada vez que nos refiramos al Contrato de Transporte de Mercancías por agua.

Finalmente, nos referiremos a la clasificación del contrato de transporte de mercancías por agua, lo cual nos permitirá lograr un mejor entendimiento de su funcionamiento.

4.- CLASIFICACION DEL CONTRATO.

De acuerdo a las funciones específicas de los contratos, el contrato de transporte de mercancías por agua se clasifica de la siguiente manera:

⁴⁰ DIAZ BRAVO, Arturo, op. cit., p. 123.

⁴¹ SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, *El Conocimiento de Embarque*, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1982, p. 23

a. Por la interdependencia de las obligaciones.

El contrato en estudio es *bilateral* ya que las partes se obligan recíprocamente. Esto es, el porteador se obliga a trasladar y custodiar una mercancía de un punto a otro y a entregarla a su destinatario final, mientras que el embarcador o cargador se obliga a pagar por dicho traslado una cantidad en dinero llamada flete.

b. Por la valoración económica de las prestaciones.

El presente contrato es *oneroso* ya que las partes estipulan provechos y gravámenes recíprocos para cada una de ellas. En este caso en particular es muy difícil que se dé un contrato gratuito, ya que las empresas navieras realizan esta actividad con un fin de lucro.

c. Por la precisión de los efectos económicos entre las partes.

Nuestro contrato es *conmutativo* en posición a aleatorio. Las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde un principio. Desde la celebración del contrato las partes pueden saber los beneficios o las pérdidas que puedan llegar a tener.

d. En cuanto a su regulación legal.

El contrato de transporte de mercancías por agua es *nominado*. Se encuentra expresamente regulado por la ley. En oposición a los innominados, nuestro contrato esta regulado en el Código Civil, en el Código de Comercio y en la Ley de Navegación.

e. En cuanto a su nacimiento y validez.

Es un contrato *consensual*, en oposición a formal, ya que se sólo requiere del acuerdo de voluntades de los contratantes para que el contrato exista.

f. En cuanto a su función jurídica relacionada con otros actos jurídicos.

Es un contrato *principal*, ya que para su existencia y validez no requiere de la existencia de otro contrato. El contrato de transporte de mercancías por agua subsiste por sí mismo sin depender de la existencia previa de otro contrato.

g. En cuanto a su ámbito de temporalidad.

Es de tracto sucesivo ya que requiere de una temporalidad para su ejecución. El momento de celebración del contrato y el de su ejecución son distintos. La entrega al porteador del objeto a transportar se lleva a cabo en fecha y lugar distinto al de la celebración del contrato.

h. Otras.

En la actualidad, el contrato de transporte de mercancías por agua se ha convertido en un contrato *de adhesión*, ya que el transportista ofrece sus servicios al público, de acuerdo con las condiciones o cláusulas que previamente se han establecido en el conocimiento de embarque de la línea naviera para ambas partes, y será entonces, el usuario del transporte, quien decida si acepta o no, adherirse a ellas.

CAPÍTULO II.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

- A. ANTECEDENTES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.
 - B. CONCEPTO.
 - C. ELEMENTOS PERSONALES.
 - D. CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.
 - E. DOCUMENTOS SUSCEPTIBLES DE SER CONFUNDIDOS CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.
-

CAPÍTULO II

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

A. ANTECEDENTES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

El conocimiento de embarque constituye un instrumento esencial dentro del ámbito marítimo comercial a nivel internacional. Dicho documento se ha transformado a través del tiempo y principalmente en los últimos años, al igual que el crecimiento del comercio y de las grandes empresas navieras, llegando incluso a ser materia de estudio en relación con los medios electrónicos.

1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

En cuanto a los antecedentes históricos del conocimiento de embarque, encontramos que no ha sido posible determinar con precisión su origen, sin embargo, se cree que éstos se remontan a la época en que los comerciantes se veían en la necesidad de viajar custodiando sus respectivas mercancías y los datos relativos a la carga, que se transportaba por mar, eran anotados en un libro o registro de control que formaba parte de la documentación del buque.⁴²

⁴² *Ibidem*, p. 37.

Algunos autores consideran que en la antigüedad el conocimiento de embarque no fue utilizado, puesto que las partes que intervenían en el comercio marítimo se unificaban en una misma persona que era al mismo tiempo naviero, armador, capitán y propietario de las mercancías.

Sin embargo, cuando el propietario o comerciante dejó de acompañar su cargamento provocó con su ausencia el origen de un documento que tuviera la función de un recibo que amparara la mercancía.

La doctrina establece que en el momento en que nacen los corresponsales del comerciante, esto es, sus agentes o representantes en el extranjero, o en otras palabras, cuando ya no es necesario que éste acompañe a sus mercancías en el buque, es cuando surge el primer antecedente del conocimiento de embarque, con el registro que se hace de las mercancías embarcadas en el *cartulario*⁴³ de la embarcación.

En un principio se trataba de un extracto del *cartulario* en el cual, el escribano del buque, hacía anotaciones respecto a la mercancía embarcada, a cuyos asientos, atribuyen plena fe los estatutos adriáticos y mediterráneos como lo son: El Consulado del Mar, Las Ordenanzas de Trani, Las Tablas de Amalfi, El Estatuto de Marsella y Las Ordenanzas de Aragón, entre otros. Toda mercancía embarcada debía estar registrada en el *quaderno* o *cartulario*.⁴⁴

⁴³ *Cartulario*: palabra proveniente del latín *Chartularium*, de *Chartula*, que significa escritura pública, es decir, el manifiesto de carga en su primera acepción. *Enciclopedia General del Mar*. T. II. Ediciones Garriga. Barcelona. 1968. p. 844.

⁴⁴ SALGADO Y SALGADO. José Eusebio, *El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional*. UNAM. México. 1994. p. 12.

Este escribano tuvo gran importancia en las operaciones comerciales marítimas, ya que ningún cargamento era llevado a bordo sin que antes se registrara y en caso de que faltara dicho requisito, la carga se consideraba como "*no declarada*", ocasionando un pago de flete mayor del que normalmente se pagaba.

La descripción de la mercancía embarcada era detallada minuciosamente en el libro, en presencia de los cargadores o tripulantes, quienes daban fe de las características de la carga.

Sin embargo, tiempo después se estableció que el registro en el libro o *cartulario* solo constituía un medio de prueba para el patrón de la nave, de manera que, para que el cargador o propietario de la carga se protegieran, les era expedido un *recibo*, siendo éste un extracto de la inscripción original del libro.

El fin que se pretendió al crearse este *recibo* fue que el cargador pudiera acreditar el hecho de que había entregado determinada mercancía en determinadas condiciones y de la cual serían responsables el porteador o el propietario del buque.

Posteriormente, cuando el escribano a bordo del buque fue requerido de forma más constante por los cargadores para que les entregara extractos de sus registros, se dio lugar a la expedición de *títulos volantes*, otro de los antecedentes del conocimiento de embarque.

Desde el siglo XIII se tienen noticias del recibo que extendía el capitán para las mercancías a bordo, sin embargo, es hasta el siglo XV, que dicho recibo adquiere mayor importancia, gracias al desarrollo del seguro marítimo y en específico al seguro sobre las mercancías.

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 terceros, tuvieron que combinarse entre sí, naciendo así el *Conocimiento de Embarque*.

De acuerdo a José Eusebio Salgado y Salgado, el conocimiento de embarque pasó por las siguientes cuatro etapas:⁴⁵

- 1) Como simple recibo de mercancías hasta el año 1590. Es importante considerar en el desarrollo del conocimiento de embarque, en esta primera etapa, los grandes descubrimientos geográficos del siglo XV, y en especial el descubrimiento de América en 1492.
- 2) Como prueba de la existencia del contrato de transporte de mercancías por mar, a partir de 1590, en donde ya encontramos formularios tipo creados principalmente por los españoles y los holandeses.
- 3) Conforme evoluciona el conocimiento de embarque, además de ser un documento probatorio de las mercancías embarcadas, adquiere un carácter representativo de dichas mercancías. Esta transformación claramente se observa a finales del siglo XVII, principalmente en los países nórdicos. La posesión del conocimiento, desde entonces, otorgaba un derecho de disposición sobre las mercancías en él representadas, que permitía efectuar

⁴⁵ Idem.

operaciones de compraventa y de crédito mediante la simple transferencia del documento.

- 4) Finalmente, el conocimiento "*recibido para embarque*", aparece al término del siglo XIX, a raíz de la aplicación de la máquina de vapor en las embarcaciones y del surgimiento de los primeros servicios de líneas permanentes, así como ante la necesidad de hacer circular la riqueza aceleradamente.⁴⁶

Para el Dr. Cervantes Ahumada, históricamente, el conocimiento de embarque es el primer título representativo; considerando que "*esta institución se estructura y abre paso en la práctica antes de que los juristas establezcan los perfiles de la doctrina que lo explica...*"⁴⁷

2. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

En la Edad Media, la *lex romana visigothorum* del año 506 (Código de Alarico o Breviario de Aniano, como se le conoció en España), hacía referencia al comercio marítimo por la ley *rodia de iactu* y al establecer normas sobre el préstamo marítimo.

Más tarde, Alfonso X, al emitir normas dentro del Fuero Real de 1255, hizo referencia al comercio marítimo; normas que posteriormente formaron parte de las Siete Partidas de 1263. Más tarde, en Barcelona surge el Consulado del Mar (siglo XIII) y debido a que en dicha ciudad

⁴⁶ El "conocimiento *recibido para embarque*" será analizado posteriormente en el presente capítulo.

⁴⁷ CERVANTES AHUMADA, Raúl. *Títulos y Operaciones de Crédito*. 1.ª ed., Herrero. México. 1988, p. 153.

se practicaba de manera importante el comercio, casi dos siglos después son publicadas las primeras ordenanzas que regulaban el seguro marítimo.

En México, debido a la dependencia de España, el ordenamiento jurídico aplicable fueron las Ordenanzas de Bilbao, normatividad impuesta por la corona española a sus colonias.

En las Ordenanzas de Bilbao de 1560, desaparece el escribano de abordaje y ya sólo se menciona el conocimiento del capitán de la nave, mientras que en otras reglamentaciones el escribano sigue suscribiendo estos documentos a nombre del capitán.

Así, en Las Ordenanzas de 1737, máxima legislación marítima en nuestro país durante el periodo de la Colonia y los primeros sesenta años de vida independiente, encontramos un concepto de lo que hoy llamamos el conocimiento de embarque:

“El conocimiento de embarque es una obligación particular que un capitán o maestro de navío otorga por medio de su firma a favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas para llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que se expresare en el conocimiento, o a su orden o a la del cargador, por el flete concertado antes de cargarse”⁴⁸

Dichas Ordenanzas además establecen que la entrega de las mercancías se hará previa restitución del conocimiento de embarque al capitán, y

⁴⁸ Idem.

que las entregas parciales se anotarán y firmarán al reverso del documento.

Por su parte, el Código de Comercio Francés de 1807 o Código Napoleónico, reconoce al conocimiento de embarque ya como un documento representativo de mercancías, regulándolo en el Título VII del Libro II, denominado "Del Conocimiento". Estableciendo, entre otros, que dicho documento puede ser extendido de manera nominativa, a la orden o al portador, y que deberá ser expedido en cuatro originales repartidos entre el cargador, el consignatario, el capitán y el armador del buque.

Las reformas a las Ordenanzas de Bilbao de 1737, tuvieron como objetivo regular la actividad mercantil básicamente en los territorios españoles de ultramar, por lo que tuvieron gran aplicación en la Nueva España. Dicho ordenamiento trató de unificar toda la legislación relativa al comercio marítimo, pues en su mayoría se hallaba dispersa y su mérito fue tan grande que sirvió como obra de consulta mundial.⁴⁹

El conocimiento de embarque se reguló entonces en trece artículos, en los que se establecía desde la obligación del capitán para ajustarse a lo que disponía el contenido del mismo documento, hasta disposiciones para resolver la suplencia del mando del buque, en caso de muerte del capitán.

Esta legislación se aplicó hasta 1821, año en que se consumó la Independencia de México y se abolieron los Consulados, ya que en los años anteriores, por no existir un reglamento tan completo y que fuera

⁴⁹ CLIFFORD S., Walton, *Leyes Comerciales y Marítimas en la América Latina*. T. O. EUA. 1987. p. 7.

apropiado, se declararon dichas Ordenanzas expresamente aplicables en nuestro país.⁵⁰ La legislación española posterior a la Independencia, aunque no tuvo fuerza legal ni vigencia en México, fue invocada y tuvo la misma fuerza que la doctrina de los tratadistas.

Durante la época de Antonio López de Santa Anna (1854) fue promulgado el primer Código de Comercio, cuyo autor fue el Dr. Teodosio Lares, que en esa época fungía como Ministro de Justicia. Dicho Código estuvo fuertemente influenciado por el Código Español de 1829, pero a pesar de ello, se siguieron aplicando las Ordenanzas de Bilbao.⁵¹

Al poco tiempo de su vigencia, el Código de Comercio o Código de Lares fue derogado, pero con el triunfo de Benito Juárez sobre Maximiliano de Habsburgo, algunos Estados de la Federación lo acogieron con las restricciones que marcaba el régimen constitucional.

Posteriormente, el poder nacional se estabiliza y se estudia la necesidad de emitir una legislación mercantil adecuada a la época. Así, en el año de 1884, se expide el Código de Comercio de aplicación federal; esto último por reforma del 14 de Diciembre de 1883 donde se reforma el artículo 72, fracción X de la Constitución de 1857 que confiere al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia de comercio, ya que anteriormente dicha facultad correspondía a las legislaturas de los Estados.

El Código de Comercio de 1884, influenciado en las Ordenanzas de Bilbao, contiene disposiciones relativas al conocimiento de embarque,

⁵⁰ BARRERA GRAF. Jorge, *Tratado de Derecho Mercantil*, op. cit. p. 74.

⁵¹ *Ibidem*. p. 79.

estableciendo que el cargador y el capitán de la nave que recibe la carga, no pueden rehusarse a entregarse mutuamente, un conocimiento en el que se exprese: el nombre, matrícula y porte del buque, el nombre del capitán y su domicilio, el puerto de la carga y descarga, los nombres del cargador y consignatario, la calidad, la cantidad, número de bultos y marcas de las mercancías.

El cargador firmaba un conocimiento, que entregaba al capitán; éste firmaba los ejemplares que exigía el cargador, siendo de un mismo tenor, pues ostentaban igual fecha y número de documentos, y en caso de discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, se debía estar al contexto del que presentara el capitán, sin enmienda y raspaduras, o bien al que presentara el cargador, firmado por el capitán.

Esto es, en forma concisa, lo que sobre el conocimiento de embarque regulaba el Código de Comercio de 1884; norma que estuvo vigente desde el 15 de Abril de ese año hasta el 1º de enero de 1889.

A partir del 1º de enero de 1890, entró en vigor el Código de Comercio expedido el 15 de Septiembre del año de 1889; ordenamiento que contenía disposiciones relativas al conocimiento de embarque en el Libro Tercero denominado "Del Comercio Marítimo".

El conocimiento de embarque, o simplemente conocimiento, como lo denominaba el Código de Comercio de 1889, surge del contrato de transporte marítimo y daba derechos al consignatario a reclamar del capitán de la nave que transportaba por su cuenta y riesgo, las mercancías objeto del contrato.

Dicho Código, derogado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963, reglamentaba al conocimiento de embarque en su artículo 781, estableciendo que el capitán y el cargador del buque tendrán la obligación de extender el conocimiento en el cual se expresará:

- 1.- El nombre, matrícula y porte del buque;
- 2.- El del capitán y su domicilio;
- 3.- El puerto de carga y el de descarga;
- 4.- El nombre del cargador;
- 5.- El nombre del consignatario, si el conocimiento fuere nominativo;
- 6.- La cantidad, calidad, número de bultos y marcas de las mercaderías;
- 7.- El flete y la capa contratados.

Además, establecía que el conocimiento podría ser expedido al portador, a la orden o a nombre de persona determinada, y que habría de firmarse dentro de las veinticuatro horas de recibida la carga a bordo.

El artículo en comento agregaba también que el adquirente del conocimiento; por entrega material, si es al portador, o por endoso, si es a la orden, adquiriría todos los derechos y acciones del cedente o del endosante sobre las mercancías expresadas en el título.

Por su parte, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, regulaba expresamente al conocimiento de embarque dentro del inciso C), Capítulo II, Título Tercero, Libro Tercero, de los artículos 167 a 188.

Dicho ordenamiento en su artículo 168, establecía que el contrato de transporte de cosas debía constar por escrito y que el naviero, por sí o

por conducto del capitán del buque, tendrá la obligación de expedir un conocimiento de embarque en el que se exprese⁵²:

- I. El nombre, domicilio y firma del transportador.
- II. El nombre y domicilio del cargador.
- III. El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador.
- IV. El número de orden del conocimiento.
- V. La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.
- VI. La indicación de los fletes del transporte de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse.
- VII. La mención de los puertos de salida y de destino.
- VIII. El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se tratase de transporte por nave designada.
- IX. Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos fue derogada por el artículo tercero transitorio de la Ley de Navegación del 4 de Enero de 1994, que regula al conocimiento de embarque en el Capítulo II, Título Quinto, denominado "Contrato de Transporte de Mercancías por Agua".

La evolución del conocimiento de embarque va a la par del comercio marítimo y del comercio en general, siempre buscando dar la mayor seguridad y rapidez posible a aquellos que intervienen en el proceso, principalmente en cuestión de riesgo y en negociabilidad del mismo.

⁵² Estudios y Difusión Marítimos, A.C., *Legislación Marítima Mexicana*, 2ª ed., Esdima, México, 1973, p. 45 y 46.

Esta evolución del conocimiento de embarque, como lo comentaba el Dr. Cervantes Ahumada, ha rebasado la legislación de muchos países, encontrándonos ahora con nuevas tendencias sobre este documento, influenciado ya por los medios electrónicos y en especial por el documento electrónico y la transferencia electrónica de datos, mejor conocida por sus siglas en inglés EDI o "*Electronic Data Interchange*".

El uso de los EDI facilita y agiliza de manera considerable todo tipo de transacciones internacionales, las cuales pueden ser realizadas en unos cuantos minutos, sin importar la distancia a la que se encuentren las partes involucradas. Entre estos documentos electrónicos encontramos los Conocimientos de Embarque Electrónicos o "*Electronic Bills of Lading*", que son aquellos que se transmiten vía EDI.

Sobre el particular, hemos de hacer mención que mediante Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación, en mayo 29 del 2000, por el que se reforman y adicionan diversos artículos del Código de Comercio, se adicionó el Título II denominado "Del Comercio Electrónico", el cual comprende los artículos 89 a 94 de dicho ordenamiento. Con esta actualización, nuestro país se integra al hasta ahora reducido grupo de Estados cuyas legislaciones se han modernizado, adecuándose al uso de instrumentos, sistemas y tecnología actual, ya que como se señala en el nuevo artículo 89, "*En los actos de comercio podrán emplearse los medios electrónicos, ópticos o cualquier otra tecnología*".

B. CONCEPTO.

Gran parte del volumen de mercancías inherentes al tráfico marítimo mundial se transporta mediante los servicios que tienen organizados las compañías navieras con carácter permanente, donde el régimen jurídico de dicha contratación, se encuentra regido por el documento conocido como "conocimiento de embarque".⁵³

El conocimiento de embarque es un recibo de las mercancías embarcadas a bordo de un buque, se encuentra firmado por la persona que ofrece el transporte o por su agente, estableciéndose en él, las condiciones mediante las cuales las mercancías fueron entregadas y recibidas en los buques. No es el contrato de transporte en sí, ya que éste ha sido celebrado con anterioridad a la firma del conocimiento, sin embargo, es una excelente prueba de las condiciones del contrato.⁵⁴

Se destaca siempre que el conocimiento es el documento principal del transporte marítimo y que su función económica en este aspecto se ha ido adaptando a las nuevas modalidades de los negocios comerciales. Su aplicación, se ha extendido no solo a las mercancías embarcadas de hecho en el buque, sino además a aquéllas que han recibido las agencias de las compañías navieras en sus almacenes para ser embarcadas a medida que van saliendo en sus buques, así como a las mercancías que, descargadas, han de ser distribuidas entre los compradores.

⁵³ FARIÑA. Francisco, op. cit., p. 291.

⁵⁴ DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO. Instituto de Investigaciones Jurídicas. T. A-CH, 7ª ed., Porrúa. México, 1994. p. 632.

El Diccionario Jurídico Mexicano⁵⁵ establece que el origen del vocablo "conocimiento" deriva de la palabra "reconocimiento". Asimismo, señala que dicho vocablo en su concepto primitivo, significaba un *reconocimiento* que hacía el capitán de un buque sobre las mercancías cargadas en el navío.

Para Joaquín Rodríguez y Rodríguez, el conocimiento de embarque es: *"el documento expedido por el capitán de un buque mercante, por el que reconoce haber recibido determinadas mercancías para su transporte y promete restituirlas al tenedor legítimo del mismo, después de haberlo efectuado"*.⁵⁶

El Doctor José Eusebio Salgado y Salgado, en su obra *El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional*,⁵⁷ nos ofrece dos definiciones:

a) La primera, la definición que sobre dicho documento hace Agustín Vigier de Torres, 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"*.

b) La segunda, aquella donde el propio autor define al conocimiento de embarque como *"un documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconoce haber recibido determinadas mercancías para su*

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ, Joaquín, *Curso de Derecho Mercantil*, T. I, 24ª ed., Porrúa, México, 1999, p. 405.

⁵⁷ SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, op. cit., p. 22.

transporte por mar, comprometiéndose a restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado.”

Del concepto anterior se desprenden las siguientes funciones del conocimiento de embarque:

- 1) Simple recibo de las mercaderías a bordo del buque, o bien recibidas para embarque por el armador o su agente naviero.
- 2) Prueba de la existencia del contrato de transporte de mercancías por mar.
- 3) Finalmente, como título representativo de mercancías, y como tal, un título de crédito que se otorga frente al armador o el agente naviero de éste.

Por su parte, Dávalos Mejía lo define como *“un título representativo de mercancías que, materializa en el pedazo de papel, en virtud de la incorporación, las mercancías que fueron recibidas por el capitán del navío contra la entrega del conocimiento y que se encuentra a bordo de su barco”*.⁵⁸

Para Barrera Graf, el conocimiento de embarque es *“un documento emitido por (o a nombre de) la persona que recibe las mercancías para ser transportadas y mediante el cual dicha persona reconoce su recepción así como su obligación de entregarlas al fin del viaje a quien resulte legitimado por el título”*.⁵⁹

⁵⁸ DÁVALOS MEJIA, L. Carlos. *Titulos y Contratos de Crédito, Quiebras*. Harla, México. 1992, p. 257.

⁵⁹ BARRERA GRAF, Jorge. *Estudios de Derecho Mercantil, Derecho Bancario, Derecho Industrial*, Porrúa, México. 1958, p. 48.

El autor español, Francisco Fariña, afirma que "en todas las operaciones de transporte marítimo, el conocimiento desempeña el papel preeminente de título acreditativo del contrato de las mercancías embarcadas."⁶⁰

Para Gilmore & Black, el "Bill of Lading" o conocimiento de embarque es, en primera instancia y de la manera más simple, el reconocimiento hecho por el transportista sobre los bienes que ha recibido para su embarque. Segundo, el conocimiento es un contrato de transporte. Tercero, si el conocimiento es negociable (como, por propósitos prácticos, todos los conocimientos marítimos los son) controlará la posesión de los bienes y es uno de los documentos indispensables para el financiamiento del intercambio de productos y mercancías alrededor del mundo.⁶¹

Nosotros diferimos de la opinión de estos autores en el sentido de que el conocimiento de embarque no es el contrato de transporte en sí, ya que éste fue celebrado con anterioridad, sirviendo el conocimiento, únicamente, como prueba de la existencia de dicho contrato. Por otro lado, coincidimos en todas aquellas definiciones que lo designan como título representativo de mercancías y como comprobante de entrega o recibo de a bordo de los bienes objeto del transporte.

De acuerdo a la *Administración Marítima de los Estados Unidos de Norte América*, el conocimiento de embarque es el documento que establece los términos de un contrato entre el cargador y la compañía de

⁶⁰ FARIÑA. Francisco, op. cit., p. 291.

⁶¹ GILMORE. Grant and BLACK Charles L., *The Law of Admiralty*, 2nd edition. The Foundation Press, Inc., USA, 1975, p. 93. "A bill of lading is, in the first instance and most simply, an acknowledgement by a carrier that it has received goods for shipment. Secondly, the bill is a contract of carriage, Thirdly, if the bill is

transporte; sirviendo entonces, como un título de propiedad, un contrato de transporte y un recibo de mercancías.⁶²

En inglés se emplea la expresión de "*Bill of Lading*" (título de cargamento) y en italiano "*Polizza de Carico*" (póliza de cargamento), concluyendo de ambos términos que el conocimiento de embarque es un reconocimiento provisto por el capitán del buque.

Podemos concluir de las definiciones anteriores que el conocimiento de embarque desempeña tres funciones principales: ser primeramente el recibo de las mercancías que se han embarcado a bordo del buque, segundo, ser prueba de la celebración del contrato de transporte de mercancías por agua y por último, ser el título representativo de las mercancías que facilita su comercio durante el tránsito marítimo.

En cuanto a las disposiciones legales que lo regulan, encontramos que desde la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, derogada por la actual Ley de Navegación de 1994, la doctrina estableció su carácter de título representativo de mercancías.

Dicha ley contemplaba la necesidad de emitir un conocimiento de embarque con la finalidad de evitar problemas en el contrato de transporte. En su numeral 168, establecía que el contrato de transporte de cosas debería de constar por escrito y que el naviero expediría un conocimiento de embarque, por sí o por conducto del capitán del buque.

negotiable (as, for practical purposes, all ocean bills are) it controls possession of the goods and is one of the indispensable documents in financing the movement of commodities and merchandise throughout the world".

⁶² Maritime Administration, United States of America. *Glossary of Shipping Terms*. Website: <http://marad.dot.gov/B.html>. "A document that establishes the terms of a contract between a shipper and a transportation company. It serves as a document of title, a contract of carriage and a receipt of goods".

Por su parte, la Ley de Navegación vigente establece en su artículo 98 que el contrato de transporte de mercancías por agua *"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"*.

Nuestra legislación es clara al establecer que el conocimiento de embarque, además de ser un título representativo de mercancías, es una prueba tanto de la existencia del contrato como que las mercancías han sido entregadas para su transporte. Consideramos que este régimen legal se adecua a las legislaciones y convenciones internacionales sobre la materia.

Las Reglas de la Haya, entienden por conocimiento de embarque, aquél documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y que acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación de documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a persona determinada, a la orden o al portador.⁶³

Para nosotros el conocimiento de embarque será aquél documento-papel o documento-electrónico en el que la línea naviera, su representante, el capitán del buque o porteador, hacen constar haber recibido bienes o mercancías, en determinadas condiciones, para su traslado vía marítima, comprometiéndose a entregarlas al legítimo tenedor del conocimiento, de acuerdo a los términos establecidos en el texto del

⁶³ ENRÍQUEZ ROSAS. José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit., p. 358.

mismo, cumpliendo la función de título representativo de dichos bienes, recibo de éstos a bordo del buque y evidencia del contrato de transporte celebrado entre las partes.

C. ELEMENTOS PERSONALES.

De las definiciones citadas anteriormente, encontramos que son tres los sujetos que aparecen principalmente en todo conocimiento de embarque, y que a saber son: el cargador, el porteador y el consignatario.

1.- CARGADOR O EMBARCADOR.

Es la persona que por cuenta propia, o por medio de otra, que actúa en su nombre, celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías por agua con un transportista y entrega a éste las mercancías objeto del contrato.

Las Reglas de Hamburgo, en su artículo 1º, inciso 3), se refieren al cargador o embarcador como: *"toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el porteador; o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo"*.⁶⁴

De acuerdo con el Dr. Enríquez Rosas, el embarcador o "shipper", es la parte que contrata con el porteador el traslado de las mercancías a cambio del pago de un flete, y que con ello resulta el acreedor inicial del transporte.⁶⁵

⁶⁴ Cfr. Reglas de Hamburgo. art. 1.3.

⁶⁵ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit., p. 350.

En este orden de ideas consideramos importante mencionar que el cargador o embarcador no es en todos los casos aquella persona que celebra el contrato de transporte con el porteador, pero sí aquella persona que entrega los bienes objeto del transporte, o sea, quien las carga o embarca, de ahí su denominación.

2.- TRANSPORTISTA O PORTEADOR.

En el transporte marítimo, el transportista o porteador, es la persona que se obliga a realizar el transporte, o sea, la que se encarga del traslado de los bienes y de su custodia durante el viaje por mar, ya sea éste el armador, el propietario, el operador, agente, o en su caso, el fletador de un buque.

De acuerdo con el Diccionario Jurídico Mexicano, porteador *"es la persona física o moral que se obliga, mediante una remuneración, a conducir y entregar, en el lugar convenido, las cosas que le han sido confiadas para su transporte"*.⁶⁶

No obstante la anterior definición, misma que podría ser aplicada a distintos tipos de transportes, nosotros encontramos más completa la definición que de transportista marítimo nos da el Dr. Enríquez Rosas, al definirlo como *"el naviero o empresa naviera que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión aún cuando ello no constituya su principal actividad, con el propósito específico de realizar el transporte de las mercancías por agua de conformidad con cualquier régimen contractual lícito"*.⁶⁷

⁶⁶ DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO. Instituto de Investigaciones Jurídicas, T. P-Z, op. cit., p. 2462.

⁶⁷ ENRÍQUEZ ROSAS, José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit., p. 343.

Encontramos mucho más adecuada esta última definición, ya que ella se refiere, específicamente, al transporte marítimo, al contemplar y mencionar a los sujetos que comúnmente efectúan el transporte en la práctica marítima comercial.

Por su parte, las Reglas de Hamburgo, en su artículo 1º, incisos 1 y 2,⁶⁸ distinguen dos figuras diferentes dentro del concepto transportista o porteador, que a saber son: *porteador* y *porteador efectivo*.

Porteador, es toda persona que por sí o por medio de otra actúa en su nombre, celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

Porteador efectivo, es toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado dicha ejecución.

3.- CONSIGNATARIO O DESTINATARIO.

Destinatario es el término que se aplica al legítimo propietario del conocimiento de embarque, o sea, en términos generales, a quien exhibe el conocimiento para reclamar las mercancías transportadas, al momento de arribar el buque a su puerto de destino. Es también llamado consignatario, ya que es la persona a quien se consigna o dirige la mercancía objeto del contrato de transporte de mercancías por agua.

⁶⁸ Cfr. Reglas de Hamburgo. art. 1.

Es el beneficiario del conocimiento de embarque y, por ser la persona a cuyo favor se pacta el contrato de transporte, tiene derecho a exigir la entrega las mercancías transportadas.

Esta figura no se encuentra definida ni por las Reglas de la Haya - Wisby ni por nuestra Ley de Navegación, sin embargo, las Reglas de Hamburgo, en su artículo 1º, inciso 4, establecen que por "*consignatario se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías*".⁶⁹

En la práctica internacional, el consignatario de la carga, es mejor conocido como destinatario o receptor, "*consignee*" en inglés, quien es el acreedor de la fase ejecutiva del transporte marítimo.⁷⁰

⁶⁹ Idem.

⁷⁰ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit., p. 351

D. CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

Para dar una clasificación de los diferentes tipos de conocimiento de embarque, nos apoyaremos principalmente en aquella que da el maestro Salgado y Salgado por considerarla muy clara y sistemática, guiándonos además en otros textos que al pie se citan.⁷¹

1.- POR EL TITULAR DEL DOCUMENTO.

a. Nominativos.

El conocimiento de embarque contempla en el mismo, el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, por lo cual solamente él se encuentra facultado para exigir la entrega de las mercancías en el puerto de destino, exigencia que podrá ser hecha al transportista o porteador.

Por ser un título nominativo, su negociabilidad depende de que ésta se realice por medio de endoso y no de la simple entrega. Sin embargo, es necesaria también la anotación o registro de dicha transmisión, así como la notificación correspondiente al porteador o transportista, o bien a su representante, donde se indique el cambio de consignatario de la carga.

b. A la orden.

⁷¹ Cfr. SALGADO Y SALGADO. José Eusebio. op. cit., pp. 24-33.

En los conocimientos de embarque que se encuentran dentro de esta clasificación, consta el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, insertando la expresión "a la orden", y por lo tanto "su transmisión se hace por el simple endoso, a través del cual el endosante transmite sus derechos al endosatario, subrogándose así, en todos los derechos del primero".⁷²

Los derechos consignados, así como el título, son más fácilmente transmitidos, puesto que es suficiente el simple endoso del documento para que el último endosatario tenga el derecho de recibir las mercancías señaladas en el conocimiento.

Los endosos pueden ser ilimitados, por lo que esta especie de transmisión es la más utilizada en la práctica comercial debido a la facilidad en su negociabilidad.

c. Al portador.

En este tipo de documentos no se encuentra expresado nominalmente, ni a la orden, el nombre del consignatario o del cargador, por lo tanto, el legitimado para ejercer los derechos del documento puede ser cualquier persona tenedora del mismo.

La circulación del título se hace por la simple entrega o tradición del documento. Cabe mencionar que nuestra Ley de Navegación no permite la existencia de esta clase de conocimientos, ya que la fracción II del artículo 100, establece que el conocimiento debe contener el nombre y domicilio del destinatario, o bien, la indicación de ser "a la orden".

⁷² *Ibidem*, p. 26.

Podemos concluir de esta clasificación del conocimiento de embarque, que el conocimiento "a la orden", es el que predomina en el comercio marítimo gracias a la seguridad que ofrece durante su negociación, y al mismo tiempo, a la facilidad de su transmisión. Por el contrario, son menos utilizados los conocimientos de embarque expedidos "al portador", por razón de su inseguridad, y los "nominativos" por la dificultad de operar el registro de su transmisión y la complejidad de efectuar el aviso correspondiente al capitán del buque mercante.

2.- POR EL MODO DE TRANSPORTE.

a. Directo.

En esta clase de conocimiento de embarque se comprende un transporte marítimo en su totalidad, incluyendo los transbordos que sean necesarios para llevar la mercancía desde el puerto de origen hasta su puerto de destino.

Comúnmente también se le conoce como "*through bill of lading*" en inglés; "*connaissance direct*", en francés; "*polizza di carico diretta*", en italiano, o "*durch konossement*", en alemán⁷³.

Cuando los dos o más trayectos por agua sean realizados por distintas compañías de navegación, el documento que expide la primera, misma que recibe directamente la mercancía del cargador, se llamará conocimiento directo.⁷⁴

⁷³ MALVAGNI, Atilio. *Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua*. Roque de Palma, Buenos Aires, 1956, p. 706.

⁷⁴ *Ibidem*, pp. 706 y 707.

Esa primer compañía, con la cual se celebra el contrato de transporte correspondiente, expide el conocimiento de embarque directo en razón de no contar con una línea marítima directa hacia el puerto de destino, por lo que es necesario que transfiera la mercancía a otros buques para así, de manera escalonada, llevar las mercancías a su destino final.

Es necesario que la primera compañía naviera haga del conocimiento del cargador o consignatario, el nombre del buque en el cual llegará dicha mercancía, puesto que por los múltiples trayectos, aquél se desconoce al principio de la relación contractual.

b. Mixto o Multimodal.

Mediante este tipo de conocimiento de embarque se abarcan todos los tipos de transporte a los cuales se somete una mercancía para llegar a su destino final. Es un conocimiento mixto porque utiliza para su fin varios medios de transporte, ya sea agua, tierra y/o aire.

De conformidad con el primer párrafo, del artículo primero, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, se entiende por transporte multimodal internacional: *"el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en país diferente..."*⁷⁵

⁷⁵ *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*, concluido en Ginebra, Suiza, el día 24 de Mayo de 1980, y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 27 de Abril de 1982.

Al respecto, nuestra Ley de Navegación reconoce expresamente en su artículo 98 la existencia de esta clase de conocimientos, estableciendo que le serán aplicables, en lo conducente, las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Sin embargo, de acuerdo al artículo 36 del multicitado Convenio, este entrará en vigor doce meses después de la fecha en que los Gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del depositario. Concluyendo pues, que al no estar satisfechos los requisitos anteriores para la entrada en vigor del presente Convenio, sus disposiciones no constituyen derecho positivo mexicano.

3.- POR EL MOMENTO DE PAGO DEL FLETE.

a. Pagado.

En este tipo de conocimiento el flete ya ha sido pagado en el puerto de origen. Generalmente, el flete es cubierto desde el puerto de embarque, cuando las mercancías van a ser objeto de comercio durante su tránsito marítimo.

b. Por cobrar.

El lugar de pago del flete en este tipo de conocimientos será el puerto de destino, y será a cargo del consignatario, o del comprador, como sucede generalmente en la compraventa pactada bajo el incoterm FOB ("*Free on Board*" o libre abordó).

4.- POR EL TIPO DE FORMA.

a. Forma Larga.

El conocimiento de embarque contiene todas las cláusulas del contrato de transporte de mercancías por agua impresas en su anverso. Así pues, en el texto del conocimiento, encontramos todos los términos y condiciones conforme a los cuales se sujetarán las partes para la ejecución del transporte de las mercancías.

b. Forma corta.

El conocimiento de embarque no contiene impresas todas las cláusulas del contrato de transporte de mercancías por agua, pero se entiende que dichas cláusulas se encuentran en otro documento, el cual será la forma larga del conocimiento de embarque, o en su defecto, el propio contrato de transporte de mercancías por agua.

En esta clase de conocimiento de embarque se establece la siguiente redacción:

"It is agreed that the receipt, custody, carriage, delivery and/or transhipping of the goods are subject to the terms appearing on the face and back hereof and also the terms contained in the carrier's regular long form bill of lading as now in use..."⁷⁶

⁷⁶ "Se entiende que el recibo, custodia, transporte, entrega y/o trasbordo de las mercancías están sujetos a los términos que aparecen en el frente y costado de este documento, así como a los términos contenidos en la forma larga del conocimiento de embarque que el transportista usa regularmente..." SALGADO Y SALGADO. José Eusebio, op. cit., p. 30.

Estos documentos, conocidos como "*short form of bill of lading*", son los que se expiden cuando el buque transportista se encuentra sujeto a un contrato de fletamento, por lo que este contrato de fletamento constituirá la forma larga del conocimiento de embarque y, por consiguiente, todas sus cláusulas serán aplicables al contrato de transporte de mercancías por mar.

5.- POR LA FACILIDAD DE LA NEGOCIACIÓN COMERCIAL DEL DOCUMENTO.

a. Conocimiento de embarque negociable.

Son conocimientos de embarque negociables, aquellos cuyo traspaso, cesión o endoso puede acordarse. No existe cláusula expresa en el texto del conocimiento que impida su negociación.

b. Conocimiento de embarque no negociable.

Son conocimientos de embarque no negociables, aquellos que no pueden traspasarse, endosarse o cederse. En el texto del conocimiento aparecerá la cláusula "NO NEGOCIABLE".

Comúnmente, las copias del conocimiento de embarque que se expiden para el capitán de la embarcación, para el cargador y en su caso, para el armador del buque, contienen la cláusula de no negociable, de modo que permitan únicamente la negociación de una copia del conocimiento, aquella que está en poder del consignatario final de la carga.

6.- POR LAS ANOTACIONES CONSIGNADAS EN EL DOCUMENTO.

a. Conocimiento Limpio.

Es aquel que no contiene ningún tipo de anotación o reserva en relación con la carga y que por tal motivo no se hace reparo alguno al buen estado o condición de las mercancías que ampara.

Se consideran también limpios aquellos que contengan las siguientes cláusulas:

1.- Las cláusulas que excluyen la responsabilidad del transportista, de riesgos que afecten la naturaleza de la mercancía o de su embalaje.

2.- Las que inserte el transportista declarando ignorar el contenido, peso, medidas, calidad o especificaciones técnicas de las mercancías.

Es el caso, por ejemplo, de los conocimientos de embarque que contienen la anotación de ser FCL/ FCL o "Full container loaded" o contenedor cargado completamente. Dicha cláusula es muy común en la práctica comercial cuando la mercancía es embalada, consolidada y asegurada en un contenedor por el propio cargador o embarcador, quien pone a disposición del transportista dicho contenedor completamente cargado para que este último únicamente se ocupe de su transporte, sin haber tenido la oportunidad de revisar el contenido o las condiciones de la carga, ni su embalaje o consolidación.

3.- Las que sin acreditar literalmente que las mercancías y embalaje son defectuosos, dejan entrever tales circunstancias, mediante cajas de reemplazo, envases usados, etc.

b. Conocimientos Sucios.

Son aquellos que contienen anotaciones o reservas hechas por el capitán o por el primer oficial del navío. Estas anotaciones son extraordinarias y por lo mismo indican faltantes, sobrantes, derrames, roturas, embalaje deficiente, falta de marcaje o de señalamiento, entre otras. Estas anotaciones no tienen que ver con el contenido base del conocimiento de embarque, sino con las condiciones propias de la carga o de su recepción.

7.- POR EL MOMENTO EN QUE LAS MERCANCÍAS SON EMBARCADAS.

a. Conocimiento embarcado u ordinario.

Este es el conocimiento de embarque tradicional, el cual se expide cuando las mercancías ya han sido embarcadas a bordo del buque. En este caso, para que el conocimiento produzca todos sus efectos, se deberá acreditar el embarque de la mercancía objeto del transporte.

b. Conocimiento para Embarque.

También llamado Conocimiento de Recibido para Embarque. Mucho se ha discutido el valor jurídico de este documento, ya que algunos autores le niegan el carácter de conocimiento de embarque. Nosotros coincidimos con tal afirmación ya que dicho documento solo contiene una promesa de embarque o de transporte. Por lo tanto, lo estudiaremos en nuestro siguiente apartado titulado "Documentos Susceptibles de ser confundidos con el Conocimiento de Embarque".

E. DOCUMENTOS SUSCEPTIBLES DE SER CONFUNDIDOS CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

En el presente apartado estudiaremos aquellos documentos que suelen ser confundidos en la práctica comercial con el conocimiento de embarque.

Dicha diferenciación se deriva del hecho que, hasta el día de hoy, el único título al que la doctrina y la legislación aplicable le han dado el carácter de título representativo de mercancías en el transporte marítimo, es el conocimiento de embarque, teniendo éste, únicamente, las características de títulovalor y no los demás que, en esencia, no están destinados a circular sino a facilitar las actividades propias del transporte marítimo⁷⁷.

1.- CONOCIMIENTO RECIBIDO PARA EMBARQUE. (B/L RECEIVED TO BE SHIPPED)

Este documento apareció durante la primera guerra mundial debido a la gran competencia que existía entre los armadores de la época y a la escasez de bodegas o grandes almacenes que se dedicaban a la guarda de las mercancías, así como a la acumulación de éstas en los puertos y a la falta de barcos para su transporte.

⁷⁷ ENRÍQUEZ ROSAS, José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit., p. 367.

El conocimiento recibido para embarque, únicamente acredita la entrega al transportista de las mercancías para su embarque, sin la indicación de su embarque efectivo o la fecha del mismo.

El cargador, en lugar de esperar la llegada de cada buque para embarcar su mercadería en él, la remite anticipadamente a los almacenes de la empresa de navegación, la cual se compromete a embarcarla en el primero de sus buques que zarpe del puerto, o en uno de los subsiguientes, si por cualquier circunstancia (como podría ser la falta de espacio o que el buque no tenga los contenedores especiales para el tipo de mercancía) no pudiera hacerlo en el primer buque. Este documento entonces, no otorga al cargador la certeza de que la mercancía ha sido embarcada.

De acuerdo con el profesor Enríquez Rosas, el conocimiento recibido para embarque debe ser considerado como un documento especial del tráfico marítimo que, de conformidad con las Reglas de la Haya-Wisby, sirve para dejar constancia del recibo y de las condiciones del transporte, así como para dejar claro que las mercancías no han sido todavía embarcadas pero que se encuentran en dicho proceso.⁷⁸

Se ha discutido el valor jurídico de este documento ya que algunos autores, entre ellos el Dr. Salgado y Salgado, e incluso instrumentos internacionales como las Reglas de Hamburgo, lo reconocen como un conocimiento de embarque. Sin embargo, en nuestra opinión dicho documento no es un conocimiento de embarque en sí, debido a que la Ley de Navegación no le otorga tal carácter, como se desprende del

⁷⁸ Ibidem, p. 368.

párrafo segundo del numeral 102 de dicho ordenamiento, que a la letra dice:

"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"

Consideramos que la afirmación del Dr. Salgado y Salgado, respecto de que el conocimiento recibido para embarque es una clase de conocimiento de embarque, encontraba su fundamento en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que en su numeral 169, establecía que: "cuando las mercancías se hubieran recibido para embarque, dicho documento [el conocimiento de embarque] deberá de señalar el lugar donde deberán de almacenarse mientras se embarcan y el plazo para ello".⁷⁹

2.- ORDENES DE ENTREGA. (DELIVERY ORDERS)

Las órdenes de entrega son documentos que facilitan el fraccionamiento de una partida cubierta por un conocimiento de embarque y su entrega a distintos beneficiarios. Como explica el profesor Salgado y Salgado, "son documentos que se emplean para transferir o constituir garantías sobre parte de la carga que ampara un conocimiento de embarque, toda

⁷⁹ SALGADO Y SALGADO. José Eusebio, op. cit., p. 25.

vez que este último documento es un título de crédito de carácter indivisible".⁸⁰

Por medio de esta figura, el tenedor de un conocimiento puede vender fraccionadamente a diversos compradores la mercancía que viaja amparada por dicho conocimiento mediante la entrega de la "delivery order" a cada comprador, el cual, podrá utilizarla para revenderla o para darla en prenda u obtener un crédito. Difiere del conocimiento de embarque en tanto que este último es un título indivisible.

Su forma de operar es la siguiente: el tenedor legítimo del conocimiento de embarque, siempre y cuando así se haya convenido en el Contrato de Transporte, puede solicitar el libramiento de órdenes de entrega del porteador, a fin de que, en el puerto de destino, el capitán o agente marítimo entreguen la carga fraccionadamente en función de los "delivery orders" que le sean presentados.

Al expedir éstas, el porteador o su agente deberán anotar en los originales del conocimiento de embarque, la cantidad y calidad de las mercancías correspondientes a cada orden, con su firma y la del tenedor. Deberán, asimismo, retener el conocimiento de embarque si el fraccionamiento comprende la totalidad de la carga amparada por dichas órdenes.

Francisco Fariña nos da una definición del "delivery order" estableciendo que *"es un documento mediante el cual... el tenedor... del conocimiento fracciona las mercancías para su venta, o bien para constituir una*

⁸⁰ Ibidem. p. 33.

garantía con parte de ellas durante el transporte [marítimo]... informando de ello al capitán del buque".⁸¹

El "delivery order", contiene generalmente la especificación de la mercancía, el nombre del buque y el número y fecha del conocimiento respectivo. Es obvio que este documento puede circular al igual que un conocimiento de embarque, pero no puede hacerlo al mismo tiempo, por lo que al ser extendidos, el conocimiento debe salir de la circulación o contener una anotación respecto a la porción de la mercancía fraccionada.

La orden de entrega debe su desarrollo a la facilidad que otorga de negociar las mercancías representadas en un solo conocimiento de embarque y venderlas por fracciones o lotes por separado.

3.- 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"⁸².

La función principal de este documento es que en él 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. Esto es, principalmente, para realizar el plan de estiba, conforme al cual

⁸¹ Cit. por: SALGADO Y SALGADO. José Eusebio, op. cit., p. 34.

⁸² Ibidem, p. 36-37.

las mercancías han de ser cargadas en las bodegas de los barcos, tomando en cuenta, para dicho fin, sus características propias. Servirá asimismo para que se haga entrega de los recibos provisionales que a continuación se explican.

4.- RECIBO PROVISIONAL (MATE'S RECEIPTS)

Este documento, de carácter temporal y no negociable, es expedido por el oficial de la carga únicamente al cargador, con la finalidad de ser canjeado por el conocimiento de embarque una vez que las operaciones de carga correspondientes en el buque hayan terminado.⁸³

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

El Mate's receipt cumple la función de acusar recibo del embarque efectivo de la mercancía, con la característica especial de detallar en él las reservas y observaciones del estado aparente de la carga, de modo que éstas, puedan ser convenientemente trasladadas al conocimiento de embarque, constituyendo en su caso lo que anteriormente estudiamos como el "conocimiento de embarque sucio".

El Mate's receipt no es considerado un título de crédito por no tener incorporados los derechos inherentes a éstos, y más aún, pierde dicha naturaleza ya que con la presentación del mismo al porteador no se podrá reclamar la entrega de la mercancía en el puerto de destino.

⁸³ Idem.

Sin embargo, este recibo provisional cumple una función probatoria muy importante, ya que acredita en su texto las condiciones y el estado de la mercancía al momento del embarque y en todo caso, legitima al tenedor del mismo a exigir la entrega del conocimiento de embarque.

5.- CARTA DE GARANTÍA (*BACK LETTER*)

Este documento es aquel mediante el cual, el cargador, se hace responsable del pago de cualquier cantidad que el armador transportista tuviera que pagar al destinatario a causa de un hecho determinado que haya dañado las mercancías, y cuya mención se haya omitido en el conocimiento de embarque, con el fin de que éste siga siendo limpio, es decir sin anotación o reserva alguna.⁸⁴

Este documento es muy utilizado en la práctica debido a que sería muy injusto impedir la negociación de un crédito documentario, debido a la intransigencia del capitán del buque al no otorgar un conocimiento de embarque limpio, bien por su desconocimiento técnico del producto que se embarca, o bien por el temor de quedar mal frente a su armador.

⁸⁴ Idem.

CAPÍTULO III.

NATURALEZA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

- A. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO RECIBO DE MERCANCÍAS A BORDO DEL BUQUE.
 - B. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO EVIDENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.
 - C. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TÍTULO DE CRÉDITO.
 - D. REGULACIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO MEXICANO.
-

CAPÍTULO III

NATURALEZA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

A. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO RECIBO DE MERCANCÍAS A BORDO DEL BUQUE.

En sus inicios, el conocimiento de embarque era un simple extracto del cartulario o registro de a bordo, en el cual, el escribano de la nave, hacía constar las mercancías embarcadas. De esta manera surgió el conocimiento de embarque como simple recibo de depósito de las mercancías a bordo del buque.

Posteriormente, en el siglo XVI, el conocimiento de embarque se inicia como instrumento cambiario, desarrollándose más en este aspecto al introducirse la cláusula "a la orden". Mas tarde, en el siglo XVIII, su función negociable lo hace apto para las operaciones de crédito o de garantía, a que dan lugar las mercancías en ruta, fungiendo entonces como título representativo de las mismas y, por último, adquiere el carácter de prueba de la celebración del contrato de transporte.⁸⁵

De acuerdo con nuestra Ley de Navegación, artículo 98, el contrato de transporte de mercancías por agua constará en un documento denominado *conocimiento de embarque*, mismo que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador y que será, además

⁸⁵ SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. *El Conocimiento de Embarque*, op. cit., p 147.

de título representativo de mercancías, un recibo de éstas al ser puestas a bordo de la embarcación.

De lo anteriormente expuesto, podemos observar que el conocimiento de embarque cumple con tres funciones:

- i. Recibo de las mercancías por parte del naviero o armador.
- ii. Prueba de la celebración del contrato de transporte marítimo de mercancías.
- iii. Título representativo de mercancías.

En el presente apartado nos enfocaremos a su función original, que fue simplemente la de un recibo en el cual se reconoce que han sido embarcadas, en determinado buque, las mercancías que en él se describen. Aquí, el conocimiento de embarque implica que quien ha aceptado el compromiso de realizar el transporte marítimo de las mercancías, ya las ha recibido para tal fin.

El conocimiento de embarque, como recibo de mercancías, comienza con la declaración de "Embarcado a bordo", a lo cual le sigue la enumeración de la carga, indicando su correspondiente descripción en cuanto a cantidad, marcas, peso, etc. En este sentido, el conocimiento de embarque demuestra que el capitán efectivamente ha recibido a bordo de su embarcación, la carga descrita en el conocimiento, obligándose a entregarla en el puerto de destino en el mismo estado en que fue embarcada.

El conocimiento de embarque será entonces, prueba suficiente a primera vista (*prima facie*) de que los bienes han sido cargados a bordo del buque y de las condiciones de dicha carga, con las características y

marcas que consten en el conocimiento. La función de recibo será aplicable a todos los conocimientos de embarque ya sean negociables o no.

Sin embargo, cuando el conocimiento de embarque ha sido endosado o transferido a una tercera parte, actuando de buena fe, los detalles de la carga descritos en su texto, son considerados como una *evidencia concluyente* de su condición aparente al momento del embarque. En esas circunstancias no será posible para ninguna de las partes involucradas en el contrato de transporte, argumentar que, en el momento del embarque, la condición aparente de las mercancías fue diferente de la descripción contenida en el conocimiento de embarque.

De acuerdo con el profesor Ruiz Soroa⁸⁶, en el conocimiento de embarque deben hacerse constar dos clases de elementos descriptivos respecto de la carga: (i) los relativos a sus marcas, número, cantidad, medida o peso, según sea el caso; y (ii) aquellos relativos a su estado y condición aparente al momento de su embarque.

En cuanto a la primer clase de elementos descriptivos, debemos mencionar la práctica conocida como las "reservas del capitán", que son aquéllas anotaciones que, en representación del transportista marítimo, realiza el propio capitán del buque y que tienden a desvirtuar la descripción contenida en el conocimiento de embarque, anulando o disminuyendo con esto su valor probatorio.

En cuanto al segundo tipo de elementos descriptivos que se insertan en el conocimiento de embarque, se habla más que de una reserva, de una

⁸⁶ Cfr por ENRÍQUEZ ROSAS, José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit. p. 361

declaración consistente en afirmar el mal estado aparente de la mercancía. Las reservas y declaraciones que se inserten en el título, lo convierten en un *conocimiento de embarque sucio*.

La exactitud de la información vertida en el conocimiento de embarque es de gran importancia por muchas razones. El capitán del buque juega un papel muy importante en cuanto a verificar que dicha información sea correcta. La mayoría de los conocimientos de embarque presentados ante el capitán, o ante el agente en puerto para la firma, contendrán información de la carga proporcionada por el embarcador, y si dicha información fuera incorrecta o inexacta, los conocimientos deberán ser modificados o bien incorporar a su texto las anotaciones o reservas pertinentes. Lo anterior deberá hacerse antes de firmar el conocimiento de embarque de modo que, incorporadas, reflejen el verdadero estado de la carga, según lo observado por el capitán del buque.

Es importante pues, asegurarse que al firmar el conocimiento de embarque, la descripción de la carga (número, cantidad, peso, condición, estado y otras observaciones) sea correcta y verdadera. De no ser así, la incorrecta o mala descripción de la mercancía traerá consecuencias tanto para el capitán del buque como para la compañía naviera. Entre las más comunes encontramos las siguientes⁸⁷:

1) Estarán expuestos a reclamaciones respecto de la carga que difícilmente podrán combatir.

Por ejemplo, el caso de un conocimiento de embarque limpio que indica haber recibido la mercancía a bordo del buque en perfectas condiciones

⁸⁷ VARIOS. *Gard Guidance On Bills Of Lading*. Assuranceforeningen Gard Press, Norway. 2000. pp. 13 y 14.

y buen estado aparente, y que por el contrario, el consignatario la recibe incompleta o dañada al llegar al puerto de destino. Dicha situación facultará al consignatario de la carga a efectuar la reclamación correspondiente, basándose en un conocimiento de embarque del porteador, que señala a la mercancía como embarcada sin daño alguno.

O en el caso en que el conocimiento de embarque indica haber recibido a bordo, por ejemplo, la cantidad de 100 contenedores, pero al llegar el buque al puerto de destino, descarga al consignatario únicamente la cantidad de 90 contenedores. Este faltante, legitimará al consignatario para hacer la reclamación pertinente en contra del conocimiento de embarque expedido por el porteador.

Supongamos que en los dos ejemplos anteriores, los bienes fueron efectivamente embarcados incompletos o dañados, o bien, con un faltante de 10 contenedores. ¿Cómo podrá evidenciar tal hecho la empresa transportista involucrada o el capitán del buque, si el conocimiento de embarque que han expedido contenía información incorrecta sobre la carga? En muchas jurisdicciones, incluyendo la nuestra, será muy difícil que el porteador pueda combatir la reclamación en la mayoría de los casos, ya que éste no tendrá prueba suficiente para alegar que los bienes fueron cargados de otra manera distinta a la descrita en el conocimiento de embarque.

En este ejemplo, la carga de la prueba tendiente a demostrar el hecho de que la mercancía fue cargada en mal estado o incompleta, correrá a cargo del naviero, ya que el conocimiento de embarque expedido fue un conocimiento limpio. Y no olvidemos que en caso de que el título haya sido transferido a un tercero de buena fe, entonces será imposible traer pruebas que demuestren que la carga fue embarcada de otra manera

distinta a la descrita por el conocimiento de embarque. Recordemos que la transferencia, de buena fe, se basa en que la descripción de los bienes cargados y que consta en el conocimiento de embarque, será la evidencia de la descripción definitiva de los bienes, esto es, la evidencia conclusiva de su condición.

2) Podrían perder la cobertura del seguro de Protección e Indemnización (P&I o PANDI).

De conformidad con las reglas de la mayoría de los Clubes de PANDI, la cobertura del seguro no aplicará en caso de que el capitán del buque haya firmado un conocimiento de embarque limpio, cuando los bienes fueron cargados a bordo en mal estado o con un faltante que no fue registrado en el conocimiento de embarque correspondiente.

La compañía naviera podría perder la cobertura del seguro en el entendido de que el capitán del buque, antes de firmar el conocimiento, tiene la obligación de inspeccionar la carga durante su embarque y hacer constar la condición y estado de ésta en el texto del conocimiento. En otras palabras, si el capitán fue negligente al llevar a cabo su obligación, perderá entonces el derecho a exigir del Club de PANDI el pago de la indemnización correspondiente o incluso, la limitación de responsabilidad a que hubiere tenido derecho.

Como recibo de las mercancías a bordo del buque, la descripción de la carga deberá llevarse a cabo en los espacios previstos en el reverso del conocimiento de embarque. En este sentido, a continuación mencionaremos los datos que comúnmente encontramos en un conocimiento de embarque. Para tal fin, nos hemos basado en un

conocimiento de embarque, para servicio de línea, de una compañía naviera denominada "Compañía Sud Americana de Vapores", S.A.⁸⁸

1.- DATOS DEL EMBARQUE.

El reverso de nuestro conocimiento de embarque en estudio, deberá contener los siguientes datos:

Embarcador (nombre y dirección completa); Número de Registro; Tipo de Servicio; Número de Conocimiento de Embarque; Referencias de Exportación; Consignatario (nombre y dirección completa); La leyenda de "*No Negociable a menos que se expida A la Orden De*"; Parte a Notificar (nombre y dirección completa); Referencias del Agente Reexpedidor (nombre y dirección completa); Lugar y País de Origen de las Mercancías; Transporte Anterior Efectuado por; Lugar de Recepción por el Porteador Anterior; Puerto de Carga; Puerto de Descarga; Buque (nombre, número de viaje y trayecto); Lugar de Entrega por el Siguiete Porteador; Ruta Doméstica, Instrucciones para la Exportación, Ruta Hacia delante y Ruta Terrestre.

Posteriormente, encontramos la leyenda que establece: "*Particularidades de la carga proveídas por el Embarcador - Transportista No Responsable*", a lo que le siguen los datos de la carga, tales como: Marcas y Números; Número de Paquetes o Contenedores; Descripción de los Paquetes y de la Mercancía; Peso Bruto; Medidas; Valor Declarado por el Embarcador (la leyenda que establece: "*En caso*

⁸⁸ No obstante que el conocimiento de embarque aquí descrito pertenece a una línea naviera chilena, su texto se encuentra en idioma inglés. creemos que la razón de esto, es el hecho de facilitar la comercialización

de no declarar el valor, la limitación de responsabilidad aplica de acuerdo a la Cláusula 16"); Número Total de Contenedores o Paquetes Recibidos por el Transportista; Cargos y Flete; Tarifa, Prepagado, Por Cobrar, Pagadero En, Total de los Cargos; y finalmente, Lugar y Fecha de Expedición del Conocimiento de Embarque.

Adicionalmente, contiene la leyenda que establece:

"El número de contenedores o paquetes que aparece en el espacio correspondiente a *"Número Total de Contenedores o Paquetes Recibidos por el Transportista"*, los cuales, de acuerdo con lo expresado por el embarcador, dicen contener o consolidar los bienes descritos en el espacio de *"Particularidades de la carga proveídas por el Embarcador – Transportista No Responsable"*, han sido recibidos por COMPAÑÍA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A., de parte del embarcador en aparente buen estado y condición, excepto que se indique lo contrario sobre *- peso, medida, marcas, números, calidad, cantidad, descripción, contenidos o valor desconocido -*, para el transporte, del lugar de recepción o puerto de carga (cualquiera que sea el caso) al lugar de entrega o puerto de descarga (cualquiera que sea el caso), bajo los términos y condiciones aquí establecidas, incluyendo los términos y condiciones contenidas al anverso de este documento, la tarifa aplicable del Transportista y los términos y condiciones del Transportista Previo y del Transportista Siguiente como aplique de acuerdo con los términos y condiciones del anverso de este documento.

EN TESTIMONIO de que tres (3) originales del conocimiento de embarque (a menos que arriba conste lo contrario) han sido firmados, todos al mismo tenor y fecha; una vez entregado uno de ellos, los demás serán nulos".

entre puertos de todo el mundo por esta compañía naviera. Cabe aclarar entonces, que la traducción del documento fue elaborada por el suscrito y se presenta únicamente en idioma español. Cfr. Anexo I.

Por último, encontramos el nombre de la empresa naviera (con la indicación de ser el transportista) y el espacio para la firma del conocimiento de embarque (con la indicación de ser firmado sólo como agentes del transportista).

El anverso del conocimiento de embarque, como se analizará a continuación, contiene el clausulado del contrato de transporte de mercancías por agua.

B. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO EVIDENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.

El contrato de transporte de mercancías por agua ha sido definido por diversos autores de la materia al igual que por distintos regímenes internacionales. Sin embargo, nosotros consideramos que la definición más adecuada para el análisis que nos ocupa, es aquélla vertida por nuestra Ley de Navegación en su artículo 98, la cual lo define como *"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 mismo ordenamiento señala mas adelante que dicho contrato constará en un documento denominado *"conocimiento de embarque"*.

De la lectura de lo anterior, encontramos el fundamento del vínculo que existe entre el conocimiento de embarque y el contrato de transporte de mercancías por agua, que hace ser al primero evidencia de la existencia del segundo, como lo estudiaremos a lo largo del presente apartado.

La celebración del contrato de transporte se lleva a cabo con anterioridad a la expedición del conocimiento de embarque. Resulta obvio entender que las partes interesadas en celebrar un contrato de transporte primero tengan que convenir los términos y condiciones conforme a los cuales deberá llevarse a cabo el mismo. Y será, tiempo después, cuando se entreguen las mercancías al naviero para su transporte, que se expida el conocimiento de embarque respectivo.

Por lo tanto, el conocimiento de embarque es independiente del contrato de transporte que lo origina, y que ha sido estipulado con anterioridad entre el cargador y el porteador. Por lo tanto, su función se limitará a ser el documento probatorio de los términos y condiciones que hayan acordado previamente las partes interesadas, respecto del transporte.

En este orden de ideas, el conocimiento de embarque no se debe considerar como el contrato de transporte propiamente dicho, sino como un documento probatorio de sus términos y condiciones, lo cual, implica que es la prueba documentaria por excelencia de la existencia del contrato de transporte de mercancías por agua. Al respecto, encontramos que la simple recepción de la carga por parte del naviero u operador para que sea capaz de ejecutar el contrato de transporte, podrá acreditarse por otros medios tales como los recibos provisionales o *mate's receipts* o, en su caso, el conocimiento de recibido para embarque.

Cabe mencionar que corresponde al embarcador, en caso de disputa legal, probar que los términos del contrato difieren de aquellos establecidos en el conocimiento de embarque expedido por el transportista. Aunque recordemos que, una vez que el conocimiento de embarque haya sido endosado a una tercera parte, generalmente se convierte en evidencia concluyente de los términos del contrato de transporte.

Como lo comentamos en el Capítulo I del presente trabajo, el contrato de transporte de mercancías por agua es de naturaleza consensual, lo que implica que surge a la vida jurídica con el simple acuerdo de voluntades de las partes que lo celebran.

La consensualidad del contrato de transporte es el motivo principal que da lugar a que el conocimiento de embarque no sea requisito para la existencia del contrato de transporte de mercancías por agua, sino que se configure como un documento *ad probationem*, y por esto, a falta del conocimiento, aquél podrá probarse por cualquier otro medio legal.

En conclusión, el conocimiento de embarque, además de ser un recibo de las mercancías embarcadas a bordo del buque, será la evidencia de los términos del contrato de transporte.

Por otra parte, nuestra legislación en materia de navegación, de conformidad con la fracción X del artículo 100, y en estrecha relación con el artículo 98, segundo párrafo, establece que el conocimiento de embarque deberá contener el clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.⁸⁹

Este clausulado está generalmente contenido en el anverso del conocimiento de embarque y para efectos del presente estudio, el conocimiento como evidencia del contrato de transporte de mercancías por agua, analizaremos brevemente algunas de las cláusulas más importantes conforme a las que se obligan las partes.

Es importante hacer mención, que de conformidad con la doctrina⁹⁰, el anverso del conocimiento de embarque será la parte que contenga el clausulado en mención, y su reverso, aquél que se refiere a los datos del embarque, como lo mencionamos al estudiar al conocimiento de embarque como recibo de las mercancías a bordo del buque.

⁸⁹ Cfr. Ley de Navegación, art. 100.

⁹⁰ SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, op. cit., p. 43.

Con el propósito de llevar a cabo un breve análisis de las principales cláusulas contenidas en un conocimiento de embarque, a continuación mencionaremos algunas de las cláusulas, que a nuestro juicio, resultan de mayor relevancia en un conocimiento, para lo cual nos basaremos de nueva cuenta en el clausulado contenido en el conocimiento de embarque de Compañía Sud Americana de Vapores, S.A.⁹¹

1.- CLAUSULADO.

La primer cláusula que aparece en el conocimiento de embarque se refiere a las definiciones de conceptos como Transportista, Buque, Mercante, Flete y Mercancías, entre otros, que servirán para delimitar el alcance de dichos términos durante la ejecución del transporte.

1. DEFINICIONES.

“Transportista”, significa Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (de aquí en adelante denominada CSAV)

“Transportista Previo” y “Transportista Siguiente”, incluirán a cualquier transportista terrestre, marítimo o aéreo, que participe en el traslado intermodal de la mercancía que sea transportada bajo este conocimiento de embarque, del lugar de recepción al puerto de carga, en el caso del Transportista Previo, y del puerto de descarga al lugar de entrega, en el caso del Transportista Siguiente.

“Mercante”, incluye al cargador, embarcador, tenedor, consignatario o receptor de la mercancía, o cualquier persona que posea, o tenga derecho a poseer, la mercancía o este conocimiento

⁹¹ *Es importante señalar que el texto del conocimiento de embarque citado, aunque proviene de una compañía chilena, se encuentra en idioma inglés y la traducción ha sido realizada por el suscrito, con el único propósito de resaltar las cláusulas más importantes contenidas en un conocimiento de embarque, el documento se incluye como Anexo I.*

de embarque y cualquier persona que actúe en representación de dichas personas.

“Mercancía”, significa la totalidad o parte de la carga recibida del embarcador, además incluirá cualquier contenedor, trailer, tanque transportable, chalana, pallet o cualquier otro artículo similar utilizado para consolidar la mercancía.

“Transporte”, significa la totalidad de las operaciones y servicios asumidos por el Transportista, respecto de la mercancía.

“Buque”, significa la embarcación designada para llevar a cabo el transporte de la mercancía durante todo o parte del transporte, entre el puerto de carga y el puerto de descarga. Este término incluirá cualquier embarcación alternativa o substituta del buque nombrado en el presente conocimiento de embarque.

“Flete”, incluye todos los cargos pagaderos al Transportista de conformidad con la tarifa aplicable, el contrato de fletamento, el contrato de transporte y el presente conocimiento de embarque.

“A bordo”, o palabras similares escritas en el presente conocimiento de embarque, significa que los bienes han sido cargados en la embarcación o, en el caso de transporte intermodal, cuando originalmente el Transportista Previo es un transportista terrestre, significa que los bienes han sido cargados en vagones ferroviarios u otros medios de transporte terrestre y que están bajo la custodia de una línea ferroviaria u otro Transportista Previo.

“Paquetes”, incluye contenedores, camionetas, trailers, pallets y/o cualquier conglomerado de mercancías o bienes de cualesquiera otra descripción, que estén empaquetados, excluyendo la mercancía embarcada a granel y aquella que no sea cargada en paquetes.

“Reglas de la Haya”, significan las disposiciones de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, firmada en Bruselas el 25 de Agosto de 1924, o cualquier legislación nacional que haya adoptado dichas reglas como obligatorias, aplicables a este conocimiento de embarque.

“Reglas de la Haya – Wisby”, significa las disposiciones de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, firmada en Bruselas el 25 de Agosto de 1924, y modificadas por el Protocolo firmado en Bruselas el 23 de Febrero de 1968, o cualquier legislación nacional que haya adoptado dichas reglas y modificaciones como obligatorias, aplicables a este conocimiento de embarque.

“Reglas de Hamburgo”, significan las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, adoptado en Hamburgo el 31 de Marzo de 1978, o cualquier legislación nacional que dé efecto obligatorio a dichas Reglas, respecto del presente conocimiento de embarque y; “legislación nacional”, para el caso de Chile, serán las disposiciones de dicho Convenio, más aquellas del Título V, del Libro III, del Código de Comercio Chileno.

Las partes interesadas (Transportista, Mercante, Buque, Embarcador, Consignatario) manifiestan su voluntad y aceptación, junto con las demás cláusulas contenidas en el presente conocimiento de embarque, conforme a lo siguiente: (1) que cualquier alteración al conocimiento de embarque requerirá de un acuerdo, por escrito, sin perjuicio de las regulaciones de la Aduana Chilena, y (2) que en los casos en que sea obligatoria la observación de las Reglas de Hamburgo, si existe prueba de que el Transportista, sus empleados, o agentes, adoptaron todas las medidas, razonablemente esperadas para evitar una eventualidad y sus consecuencias, el Transportista no será responsable de dicha pérdida, daño o retraso, resultante u originado por cualquiera de las circunstancias establecidas en la Regla 2, del artículo 4, de las Reglas de la Haya Wisby, salvo aquellas que están contenidas en las letras a), b), y o). En los mismos casos anteriormente mencionados, se entiende que el flete acordado, incluye el transporte del “punto de recepción” de los bienes en el puerto de carga, al “lugar de entrega” de los mismos, en el puerto de descarga, incluyendo las operaciones de carga y de descarga efectuadas por el transportista.

De manera inmediata encontramos la Cláusula Paramount o "*Paramount Clause*". En materia internacional, las partes podrán establecer libremente el derecho aplicable al tipo de transporte que se trate, adhiriéndose a las disposiciones de determinadas convenciones internacionales, al igual que al foro de solución de controversias respectivo, con el fin de resolver cualquier conflicto derivado del conocimiento de embarque.

2. CLÁUSULA PARAMOUNT.

(1) Salvo que de conformidad con la Ley de Transporte Marítimo Inglesa de 1971, se apliquen obligatoriamente las Reglas de la Haya Wisby para este conocimiento de embarque, en cuyo caso el presente conocimiento estará sujeto a las Reglas de la Haya Wisby, se aplicarán entonces las Reglas de la Haya y el Transportista estará facultado para gozar de todos los beneficios o privilegios, derechos e inmunidades contenidas en los Artículos I a VII de las Reglas de la Haya, salvo que, a pesar de lo previsto por las disposiciones del Artículo III, Regla 8, de las Reglas de la Haya, la suma de limitación de responsabilidad, para efectos del Artículo IV, Regla 5, de las Reglas de la Haya, sea de 100 libras esterlinas.

(2) A pesar de lo dispuesto por la Cláusula 2 inciso (1) del presente, para todos los embarques de y hacia los Estados Unidos de América, se considerará que este conocimiento de embarque incorpora, tiene efecto y está sujeto a las disposiciones de la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de América (COGSA), aprobada el 16 de Abril de 1936, nada de lo establecido en el presente o en dicha ley, se entiende renunciado por el Transportista, respecto de cualquiera de los derechos o inmunidades o incremento de cualquiera de las responsabilidades abajo descritas, no se entenderá tampoco, que el Transportista ha garantizado la debida diligencia marítima respecto de la embarcación. Las disposiciones establecidas en COGSA regularán a las mercancías antes de ser cargadas a bordo, después de su

descarga del buque, y durante todo el tiempo que estén en custodia del Transportista en un puerto de los Estados Unidos de América. El Transportista también gozará del beneficio de las Secciones 181 a 189, inclusive del Título 46 del Código de los Estados Unidos, y también de los beneficios de las Secciones 4281 a 4286, e inclusive, de la Sección 4289 de los Estatutos Revisados de los Estados Unidos, modificados, como si fuese el propietario de la embarcación o de otro artefacto naval utilizado para la transportación de la mercancía.

(3) Sin importar lo establecido en la Cláusula 2 inciso (1) y (2), si este conocimiento de embarque se encuentra sujeto a una legislación que haga obligatoria la aplicación de las Reglas de Hamburgo al conocimiento, entonces este conocimiento de embarque tendrá efectos de acuerdo a lo establecido por las Reglas de Hamburgo, lo cual hará nula cualquier estipulación derogatoria que vaya en detrimento del embarcador o consignatario. Si las Reglas de Hamburgo son aplicables obligatoriamente a este conocimiento de embarque por las razones mencionadas anteriormente, por este medio se conviene que la fecha de entrega de los bienes será de seis meses, contados a partir de la fecha del embarque.

El conocimiento de embarque incluye además, cláusulas que se refieren al período de responsabilidad del transportista, por daños o pérdidas a la mercancía, totales o parciales, que llegasen a ocurrir tanto en el transporte puerto a puerto como en el transporte intermodal.

9. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN EMBARQUES PUERTO A PUERTO Y TRANSBORDOS.

Salvo que se indique lo contrario en el reverso del presente documento, cuando el transporte bajo este conocimiento de embarque, sea del puerto de carga al puerto de descarga, la responsabilidad del Transportista (si existiere), por pérdida o daño de la mercancía que ocurra desde y durante las operaciones de

carga, en cualquier embarcación por mar, y hasta y durante las operaciones de descarga de dicho buque o de otra embarcación en la que la mercancía haya sido transbordada, será determinada de acuerdo a lo establecido por la Cláusula 2 del presente. No obstante lo anterior, el Transportista no será responsable de cualquier pérdida o daño a la mercancía, como quiera que ocurriese, cuando dicha pérdida o daño surja antes de las operaciones de carga o después de las de descarga en dicho buque, salvo que sean obligatoriamente aplicables las Reglas de Hamburgo.

No obstante lo anterior, cuando la mercancía amparada por este conocimiento de embarque tenga que ser transbordada y/o reexpedida como lo indique el reverso del presente documento, entonces, salvo que otra cosa sea indicada en el reverso de éste, la responsabilidad del Transportista terminará cuando los bienes sean entregados a la parte que lleve a cabo el transbordo o reexpedición y el Transportista, de ahí en adelante, no será responsable de ninguna especie de daño o pérdida de la mercancía sea cual fuere el motivo de éste. Durante la realización de los acuerdos para el transbordo o reexpedición, el Transportista (y aquí mismo queda autorizado) actuará solo como agente del mercante.

10. RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA EN EL TRANSPORTE INTERMODAL. TARIFAS.

Salvo que se estipule lo contrario en el reverso de este documento, cuando el transporte bajo el presente conocimiento de embarque sea para transporte intermodal, el Transportista asumirá la responsabilidad por la totalidad del transporte (intermodal) de los bienes, del lugar de recepción o puerto de carga (cualquiera que sea aplicable) al puerto de descarga o lugar de entrega (cualquiera que sea aplicable), pero además, el Transportista tendrá el derecho de utilizar los servicios de otros Transportistas Previos y/o Siguintes y/o cualquier otro medio de transporte, para la ejecución del mismo.

La custodia y el transporte de los bienes durante el transporte intermodal se encuentran sujetos a las tarifas y términos de los conocimientos de embarque correspondientes y/o contratos de transporte y/o otros documentos de transporte que sean adoptados por el (los) Transportista(s) Previo(s) y/o Siguiete(s) y que sean designados o requeridos obligatoriamente por el país en que el transporte intermodal sea efectuado, copias de los cuales podrán ser proporcionados por el Transportista, previo requerimiento. Cuando ocurra una pérdida o daño a la mercancía, mientras que ésta se encuentre bajo la custodia del Transportista Previo y/o del Siguiete, la responsabilidad de CSAV no podrá exceder la de ellos, incluyendo también todos los beneficios, exenciones, defensas y limitaciones, cualesquiera, del Transportista Previo y/o del Siguiete, ya sean provistas por la legislación aplicable, o por los conocimientos de embarque del Transportista Previo o los del Siguiete, y/o por los contratos de transporte y/o demás documentos de transporte, mismos que CSAV estará facultado a invocar.

Es importante llamar la atención del Mercante respecto de los términos, condiciones o estipulaciones de dichos documentos y/o los de la legislación del país donde se efectúe el transporte, ya que la responsabilidad del Transportista Previo y/o del Siguiete, bajo dichos términos, condiciones o estipulaciones, podría ser menor que la responsabilidad del Transportista respecto del transporte marítimo. Cuando la pérdida o daño de la mercancía ocurra durante el transporte de la mercancía en que esta Cláusula 10 sea aplicable, pero el Mercante no pueda determinar en qué etapa del transporte ocurrió dicho daño o pérdida, el Transportista y el Mercante aquí convienen que debe considerarse que ha ocurrido durante el transporte marítimo, del puerto de carga al puerto de descarga, y nada de lo estipulado en esta cláusula privará al Transportista de gozar de los derechos o inmunidades previstas por otras fuentes.

Sin perjuicio de lo anterior, la responsabilidad de CSAV bajo ninguna circunstancia excederá la limitación de responsabilidad

prevista para el transporte marítimo, como se establece en la Cláusula 16 del presente. Nada de lo aquí estipulado deberá entenderse como renuncia de cualquiera de los derechos que CSAV pudiera tener en contra de los Transportistas Previos y/o Siguietes para efectos de indemnización o cualquier otro.

Por otro lado, encontramos la cláusula de limitación de responsabilidad. Dicha cláusula, se refiere al derecho que tiene el transportista de limitar su responsabilidad, en caso de que la carga amparada por este conocimiento de embarque sufra algún tipo de daño o pérdida. Señala además, el caso de excepción a limitar la responsabilidad del naviero, cuando el valor de la carga ha sido declarado por el embarcador al momento del embarque.

16. VALUACIÓN.

Si este conocimiento de embarque estuviere sujeto a las disposiciones de las Reglas de la Haya o a las de la Haya Wisby, la responsabilidad del buque y la del Transportista, estará limitada a la cantidad de 100 libras esterlinas por paquete o unidad, o a las limitaciones establecidas por las Reglas de la Haya Wisby, a menos que, la naturaleza y el valor de la mercancía, hayan sido declarados por el embarcador e insertados en el reverso de este conocimiento de embarque en el espacio designado como "Valor Declarado por el Embarcador" y que además, se hayan pagado cargos extras. En caso que se haya declarado, por escrito, un valor superior por el embarcador, y que éste haya sido insertado en el reverso del presente conocimiento, además de que hayan sido pagados cargos extras, entonces, la responsabilidad del Transportista, si existiere, por pérdida o daño a la carga o en relación con la mercancía transportada, se determinará conforme al valor declarado de ésta, y será prorrateado dicho valor declarado en caso de daño o pérdida parcial, siempre que dicho valor declarado no exceda el valor real de la mercancía.

En ningún caso el Transportista será responsable por más allá del daño o pérdida demostrado. El Transportista no será responsable por demora o por cualquier otro daño consecuente o especial, y tendrá la opción de reemplazar cualquier mercancía perdida y/o de reparar o reemplazar cualquier mercancía dañada.

Si este conocimiento de embarque estuviere sujeto a las disposiciones de las Reglas de Hamburgo, la responsabilidad del Transportista o del Buque, deberá determinarse de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 6 del mismo y limitada a 835 Derechos Especiales de Giro (DEG) por paquete u otra unidad de embarque, o a 2.5 DEG por kilogramo de peso bruto de la mercancía perdida o dañada, cualquiera que sea mayor.

Las cláusulas 18 y 19 del conocimiento de embarque en comento, contienen disposiciones relativas a los avisos que deberán darse en caso de ocurrir un daño o pérdida de las mercancías, así como los períodos de prescripción correspondientes, dependiendo del tipo de transporte efectuado.

18. AVISO DE DAÑO O PÉRDIDA, PRESCRIPCIÓN.

A menos que se dé aviso de la pérdida o daño y de la naturaleza de dicha pérdida o daño, por escrito, al Transportista o a su agente en el puerto de descarga o en el lugar de entrega, antes o durante el momento en que se retira la mercancía de la custodia del Mercante, o si la pérdida o daño no es aparente, dentro de los tres días siguientes a la entrega de los bienes, el retiro de la mercancía constituirá prima facie o evidencia a primera vista, de que los bienes han sido entregados por el Transportista de la manera en que aparecen descritos en el Conocimiento de Embarque. Cualquier reclamación en contra del Transportista respecto de cualquier ajuste, devolución u otros en relación con el flete, cargos u otros gastos, o cualquier otra reclamación distinta de la pérdida o daño de la mercancía, deberá hacerse al Transportista o a su

agente, por escrito, dentro de los 20 días siguientes al día en que la mercancía fue o debió haber sido entregada.

Las reclamaciones por pérdida y/o daño a la mercancía, ocurridos durante el tiempo que se encuentren en posesión del Transportista Previo y/o Siguiente, estarán sujetas a los requisitos que sobre las reclamaciones, demandas, avisos y términos para demandar se prevean en términos de la tarifa y/o conforme a los términos y condiciones que regulen la transportación del Transportista Previo y/o del Siguiente.

El Mercante deberá tomar nota de que dichos términos y condiciones podrían establecer períodos distintos dentro de los cuales el aviso deba darse, las reclamaciones deban ser presentadas o las demandas deban ser entabladas, términos que pueden ser mayores o menores de aquellos que regulan las reclamaciones que se presenten en contra del Transportista.

El aviso de pérdida o daño respecto de bienes perecederos, deberá hacerse al Transportista dentro de las 24 horas siguientes a la entrega efectuada por el Transportista; en caso contrario, constituirá prima facie de la condición de la mercancía como aparece descrita en este conocimiento de embarque.

En cualquier circunstancia, el Transportista y el Buque deberán ser excusados de cualquier pérdida o daño a la mercancía o en relación con el flete, cargos o gastos, o del reembolso de éste o cualquier otra reclamación de cualquier tipo, naturaleza o descripción, respecto de, o en relación con la mercancía, a menos que una demanda sea interpuesta dentro del período de un año a partir de la fecha en que la mercancía haya sido entregada, o de aquella en que dicha mercancía debió ser entregada.

Si este conocimiento de embarque estuviera sujeto a las Reglas de Hamburgo, cualquier reclamación en relación con el transporte de la mercancía estará prescrita, si no se ha entablado el procedimiento judicial respectivo, dentro de un período de dos años a partir del día de entrega de la mercancía o dentro del último día en que la mercancía debió ser entregada. No debe considerarse que la demanda fue presentada dentro del término

especificado, a menos que el procedimiento haya sido legalmente iniciado y que la jurisdicción sobre el Buque o el Transportista, haya sido obtenida dentro de dicho término.

19. RECLAMACIONES, PRESCRIPCIÓN EN LOS TRANSPORTES INTERMODALES.

Las reclamaciones por pérdidas o daños a la mercancía deberán ser presentadas en contra del Transportista, el cual, aquí se conviene, será el único responsable de procesar dichas reclamaciones hasta su conclusión. En caso de que cualquiera de las reclamaciones antes mencionadas sean pagadas por el Transportista, éste automáticamente quedará subrogado en todos los derechos del Mercante, para ejercitar acciones en contra de todos los demás, incluidos los Transportistas Previos y/o Siguietes a cuenta de dicha pérdida o daño. Las reclamaciones deberán presentarse dentro del tiempo limite previsto por la ley y dentro de los términos que establezcan los conocimientos de embarque, y/o los contratos de transporte, y/o documentos de transporte, y/o las tarifas de los transportistas que tuvieron, o fueron considerados, de acuerdo con este conocimiento de embarque, haber tenido la custodia de los bienes cuando ocurrió la pérdida o daño. Cuando no se pudiera establecer qué transportista tuvo la custodia o control de las mercancías al tiempo en que ocurrió la pérdida o daño, se considerará que dicha pérdida o daño ocurrió a bordo del Buque durante la custodia y control del Transportista.

Las reclamaciones por pérdida o daño a la mercancía ocurridas durante la posesión de éstas por el Transportista Previo y/o del Siguiete, deberán hacerse, por escrito, en contra de CSAV dentro de los nueve meses siguientes a la entrega de la mercancía por dicho Transportista Previo y/o Siguiete o, en caso de que no hayan sido entregadas, dentro de los nueve meses contados a partir de la fecha en que los bienes debieron ser entregados.

La responsabilidad de CSAV no podrá ser mayor de aquella que tenga el Transportista Previo y/o Siguiete, incluyendo los

beneficios, exenciones, defensas y cualesquiera limites del Transportista Previo y/o Siguiente, previstas por la legislación aplicable y/o sus respectivos conocimientos de embarque y/o tarifas y/o contratos de transporte y/o documentos de transporte, los cuales, CSAV estará facultado a invocar, SIEMPRE Y CUANDO, la responsabilidad de CSAV, bajo ninguna circunstancia, exceda la limitación de responsabilidad prevista para el transporte marítimo, como lo establece la Cláusula 16 del presente.

El aviso de la reclamación correspondiente deberá enviarse a la dirección de CSAV, escrita en el encabezado del presente clausulado.

Por último, encontramos que en todos los conocimientos de embarque se contiene una cláusula de ley y jurisdicción, en esta cláusula se especifica la legislación aplicable al contrato de transporte marítimo de mercancías, así como los tribunales competentes para la solución de aquellas controversias, que se originen por la ejecución o interpretación del mismo.

24. LEY Y JURISDICCIÓN.

El presente conocimiento de embarque y/o cualquier reclamación o disputa que surja respecto del mismo, estará sujeta a la legislación inglesa y a la jurisdicción de la Corte Superior de Justicia Inglesa en Londres. Si, a pesar de lo establecido anteriormente, se entablan procedimientos en otras jurisdicciones, dichos procedimientos deberán ser remitidos a cortes comunes de derecho; en el caso de Chile, los árbitros no serán competentes para conocer de cualquier disputa y cualesquiera procedimientos deberán ser remitidos a las Cortes Comunes Chilenas.

C. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TÍTULO DE CRÉDITO.

Como lo comentamos anteriormente, el conocimiento de embarque, de acuerdo a la legislación mexicana,⁹² es considerado como un título representativo de mercancías, esto es, un título de crédito. En el presente apartado analizaremos brevemente a los títulos de crédito y en consecuencia a los títulos representativos de mercancías de donde surge a la vida jurídica el documento objeto de nuestro estudio, el conocimiento de embarque.

1.- LOS TÍTULOS DE CRÉDITO.

De la denominación "títulos de crédito", entendemos que se trata de un documento que existe como consecuencia de un acto u operación de crédito, esto es, de un crédito que una persona otorga a otra por un acto de fe o confianza. Por crédito entenderemos: *"la transferencia de bienes que se hace en un momento dado por una persona a otra para ser devueltos a futuro, en un plazo señalado y generalmente con el pago de una cantidad por el uso de los mismos"*⁹³.

Para el mejor entendimiento de lo anterior, consideramos apropiada la explicación que nos refiere el maestro Gómez Gordoa⁹⁴, quien lleva a cabo una diferencia entre los términos "cambio" y "crédito". Por cambio entendemos la entrega de una cosa presente por otra también presente.

⁹² Cfr. Ley de Navegación, art. 98.

⁹³ DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO, Instituto de Investigaciones Jurídicas, T. A-CH, op. cit., p. 772.

⁹⁴ GÓMEZ GORDOA, José, *Títulos de Crédito*, 6ª ed., Porrúa, México, 1999, pp. 3 y 4.

Mientras que, por crédito, se entiende la entrega de una cosa presente por otra futura.

Observamos pues que uno de los factores principales que diferencia a estos términos es el elemento *tiempo*. Para que exista el crédito, la entrega de una cosa habrá de llevarse a cabo después de cierto tiempo o plazo. Por otro lado, encontramos el elemento *confianza*, que hace al crédito diferente del cambio en el sentido que, en este último, las entregas son simultáneas y no hay necesidad de establecer confianza o espera para el cumplimiento de las obligaciones pactadas.

Por lo anterior, al referirnos a los títulos de crédito partimos de la idea que estamos frente a una operación de confianza en la que también existe un término o plazo, como sucede en la mayor parte de estos documentos.

Sin embargo, no todos los títulos de crédito que regula nuestra legislación son verdaderamente instrumentos de crédito. Un ejemplo de ello son los instrumentos de pago, como el cheque, en el cual no se da un tiempo para el cumplimiento de la obligación consignada en el título, ya que dichos documentos son pagaderos a la vista, contra su presentación.

De esta manera encontramos que muchos autores de la materia, entre ellos Joaquín Garrigues, Gómez Gordoa, Roberto L. Mantilla Molina y Joaquín Rodríguez y Rodríguez, consideran inexacta la denominación de "títulos de crédito", y proponen sustituirla por la de "títulos valor", "Wert

Papier” como se les denomina en la doctrina alemana, ya que ésta última *“implica la unión del documento con el valor que representa”*⁹⁵.

Rodríguez y Rodríguez⁹⁶ se refiere a estos documentos como *títulos valor*, argumentando que la denominación de *títulos de crédito* es más restringida que la primera, ya que no todos los títulos valores involucran un contenido crediticio, llegando con ello a la conclusión de que éstos últimos son solamente una especie del género título valor.

En el mismo sentido se pronuncia Felipe J. Tena⁹⁷ al establecer que *“la expresión ‘títulos de crédito’, en su sentido gramatical, equivale a documentos en que se consigna un derecho de crédito”*. De acuerdo con el autor, la expresión títulos de crédito es doblemente impropia, ya que desde un punto de vista comprende más de lo que puede ser el contenido jurídico del documento, mientras que por otro lado, dicho contenido puede ser menor.

En conclusión, consideramos que el dar el calificativo de crédito a los títulos que regula la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito (LGTOC) y otras leyes especiales relativas, limita la función real de estos documentos, pues solo se hace referencia a un aspecto de los mismos. No debemos olvidar que estos documentos pueden ser también instrumentos de pago (como el cheque) o documentos representativos de mercancías (como el conocimiento de embarque).

⁹⁵ Ibidem. p. 5.

⁹⁶ Cit. por: DÁVALOS MEJIA. Carlos Felipe, op. cit., p. 56.

⁹⁷ TENA. Felipe de J.. *Derecho Mercantil Mexicano*, 16ª ed., Porrúa, México, 1996, pp. 299 y 300.

2.- CONCEPTO.

El artículo 5º de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito (LGTOC) establece que: "*Son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna*".

Esta definición, de acuerdo con el profesor Pedro Astudillo Usúa, coincide substancialmente con la del autor italiano Vivante, quien afirmaba que los títulos de crédito son: "*los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal y autónomo que en ellos se consigna*".⁹⁸

Del análisis de esta definición, encontramos que se habla de *documentos*, porque son "*medios reales de representación gráfica de hechos*"⁹⁹; se habla de *derecho literal*, porque el alcance y existencia del título se regula al tenor del texto documento; se dice que el derecho es *autónomo*, porque el poseedor de buena fe, ejercita un derecho propio, que no puede ser restringido o destruido en virtud de las relaciones existentes entre los anteriores poseedores y el deudor; y finalmente, se dice que el título es *el documento necesario para ejercitar el derecho*, porque en tanto el título exista, el acreedor deberá exhibirlo necesariamente para ejercitar cualquier derecho en él consignado. No obstante lo anterior, la legislación mexicana ha omitido el término *autónomo* de su definición legal, debido a que el título de crédito únicamente incorporará un derecho autónomo cuando circule, pero no antes.

⁹⁸ ASTUDILLO URSÚA. Pedro. *Los Títulos de Crédito*, 6ª ed., Porrúa. México, 2000. p. 15.

⁹⁹ RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ. Joaquín. op. cit., p. 252.

Para el profesor Gómez Gordoa¹⁰⁰, los títulos de crédito *"son documentos privados que representan la creencia, fe, o confianza que una persona tiene en otra para que haga o pague algo, ya sea porque se le haya entregado un bien o porque se le haya acreditado una suma de dinero"*.

Por su parte, Dávalos Mejía, habla de los títulos de crédito como *"los documentos ejecutivos que se emiten para circular, que cumplen con las formalidades de ley y que son indispensables para ejercitar el derecho literal y autónomo que en ellos se consigna"*.¹⁰¹

Los títulos de crédito como lo observamos de la definición anterior, tienen una función primordial que es la de circular. Es por ello que los títulos de crédito ejercen una función económica de gran importancia, ya que a través de éstos es más fácil movilizar las riquezas debido a los derechos que en ellos se representan.

De las definiciones anteriores observamos que los autores de la materia coinciden en establecer que el título de crédito contiene características especiales que lo distinguen de los demás documentos en el mundo jurídico. Por lo tanto, el concepto jurídico de títulos de crédito, implica el examen de notas como: literalidad, integración, incorporación, legitimación, autonomía, abstracción y circulación.

3.- CARACTERÍSTICAS GENERALES.

a. Literalidad.

¹⁰⁰ GÓMEZ GORDOA, José, op. cit., p. 3.

¹⁰¹ DÁVALOS MEJÍA, Carlos Felipe, op. cit., p. 60.

Todo título de crédito supone la existencia de un "derecho literal". El artículo 5° de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, al referirse a "derecho literal", quiere expresar que el derecho y la obligación contenidas en un título de crédito se encuentran determinados estrictamente por el texto literal del documento.

Literalidad significa que el derecho y la obligación de un título están delimitados por lo inserto en su texto. Para Salandra,¹⁰² *"el derecho es tal y como resulta del título, según lo que en él aparece consignado, o lo que es expresamente invocado por el mismo y, por tanto, cognoscible a través de él"*.

De lo anterior podemos concluir que el derecho derivado del título es literal en el sentido de que, en cuanto al contenido, a la extensión y a las modalidades de ese derecho, estos serán decisivos exclusivamente al tenor del título.

b. Integración.

*"Consiste en que en el título de crédito deben constar textualmente todos los actos cambiarios exigidos o autorizados por la ley"*¹⁰³. Esto es, todos los actos relativos al mismo deberán incluirse en el mismo.

Para constatar el hecho de que un acto cambiario relativo al título se ha llevado a cabo, el único medio de prueba es que el acto conste textualmente en el documento. Únicamente lo que esté escrito en el título tendrá validez.

¹⁰² Cit. por: DE PINA VARA. Rafael. *Elementos de Derecho Mercantil Mexicano*. 27ª ed., Porrúa, México, 2000, p. 382.

¹⁰³ GÓMEZ GORDOA. José. op. cit., p. 32.

c. Incorporación.

Como lo establece la definición del artículo 5º de la LGTOC, el documento es necesario para ejercitar el derecho literal que en él se *consigna*. De este texto entendemos que el derecho a ejercitarse se encuentra *incorporado* al documento y por lo tanto, sin el título no se adquiere, no se transmite, ni se ejercita el derecho.

De acuerdo con el profesor Gómez Gordoa¹⁰⁴, Bolaffio, tratadista italiano, explica la característica de incorporación al decir que *"la posesión del título es el título de la posesión"*, esto es, la posesión da el derecho, y el que tiene el título tiene el derecho; si no se tiene física o materialmente el título, no se tiene el derecho, porque el derecho está incorporado en el papel.

La persona que pretenda ejercer o transmitir el derecho consignado en el título debe poseerlo y entregarlo físicamente. Esto ocurre porque *"la firma de un documento que satisface los requisitos de determinado título de crédito añade al papel una cualidad que antes no tenía: el de ser vehículo de un derecho"*.¹⁰⁵

d. Legitimación.

"Es la característica que tiene el título de crédito, según la ley de su circulación, de facultar a quien lo posee para exigir del suscriptor o endosante, en su caso, el pago de la prestación en él consignada y de

¹⁰⁴ Ibidem, p. 33.

¹⁰⁵ MANTILLA MOLINA, Roberto L., *Títulos de Crédito Cambiarios*, Porrúa, México, 1977, p. 38.

autorizar al obligado a solventar válidamente su deuda a favor del tenedor".¹⁰⁶

La posesión y presentación del título faculta a su tenedor para exigir el cumplimiento de las prestaciones consignadas en él. No es necesario ser propietario del título valor para ejercer los derechos derivados de él, sino que "basta estar en posesión de él, si se trata de títulos al portador; o tener el título, y aparecer como beneficiario del mismo a través de una serie no interrumpida de endosos, si se trata de un título a la orden".¹⁰⁷

Al hablar de legitimación, encontramos que existe la legitimación activa y la legitimación pasiva. La legitimación activa o a favor del acreedor, es aquella que otorga al portador legítimo del título, la facultad de exigir del obligado el pago de la prestación que en el título se consigna. Por otro lado, correlativamente encontramos a la legitimación pasiva o a favor del deudor, la cual permitirá al deudor que paga al poseedor legítimo del título, liberarse válidamente de su obligación.

e. Autonomía.

Una característica de los títulos de crédito es su capacidad de circular, y por lo tanto, se deberá ofrecer certeza al adquirente de segunda mano de un título, de que no habrá problema en su pago, por ello el nuevo adquirente tendrá un derecho nuevo, propio e independiente. Lo anterior significa que el deudor no puede oponer al nuevo tenedor las mismas excepciones personales que pudiera oponer al tenedor de primera mano.

¹⁰⁶ GÓMEZ GORDOA, José, op. cit., p. 3.

¹⁰⁷ MANTILLA MOLINA, Roberto L., *Títulos de Crédito Cambiarios*, op. cit., p. 47.

La autonomía consiste en que el derecho de cada poseedor del título, es un derecho propio, *sui generis*, diverso a los que corresponden a los poseedores anteriores o posteriores del título de que se trate.

Para el profesor Garrigues¹⁰⁸, la autonomía significa que el derecho que puede ejercer el tercer poseedor es independiente del derecho que pertenecía a los poseedores anteriores, que es un derecho originario y no derivado.

En nuestra ley mexicana el concepto de autonomía no se aplica en la relación original, es decir, entre quienes le dieron origen al título. Estos se pueden oponer excepciones personales, como claramente lo expone la fracción XI del artículo 8º de la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito. Esta es la razón por la cual el legislador mexicano deliberadamente no incluyó el término "*autónomo*" en la definición que de títulos de crédito da el artículo 5º de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

f. Abstracción.

De acuerdo con el profesor Gómez Gordoa¹⁰⁹, la abstracción "*consiste en la inoponibilidad de excepciones y defensas derivadas del negocio causal de un título de crédito contra cualquier tenedor de buena fe que no esté ligado con aquél*".

La abstracción debe referirse a los derechos y obligaciones incorporadas al título y no al título mismo. El título es abstracto respecto de la causa que le dio origen y frente a los nuevos adquirente solamente subsisten

¹⁰⁸ ASTUDILLO URSÚA. op. cit., p. 30.

¹⁰⁹ GÓMEZ GORDOA. José. op. cit., p. 59.

las relaciones personales, de tal modo que las excepciones que proceden son las cambiarias y personales derivadas del título y no las que deriven del negocio subyacente.

A través de la abstracción, la ley desliga al documento de la relación jurídica fundamental, negocio, o contrato que le dio origen, con el fin de proteger mejor los derechos de los tenedores de buena fe.

g. Circulación.

Una función primordial que poseen los títulos de crédito es la de circular. Aquella característica a la que el profesor Mantilla Molina¹¹⁰ se refiere al llamarlos *títulos ambulativos o circulatorios*.

Con respecto a la circulación podemos citar el artículo 6º de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, el cual establece: "*Las disposiciones de este capítulo (De las diversas clases de títulos de crédito) no son aplicables a los boletos, contraseñas, fichas u otros documentos que no estén destinados a circular y sirvan exclusivamente para identificar a quien tiene derecho a exigir la prestación que en ellos se consiga*".¹¹¹

Analizando este artículo 6º, a *contrariu sensu*, encontramos que esta ley sólo se aplica a los documentos que estén destinados a circular y no a los que sirvan sólo para efectos de identificación. La Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito permite que la capacidad de circular sea un elemento indispensable de los títulos de crédito. "Los títulos

¹¹⁰ MANTILLA MOLINA, Roberto L., *Títulos de Crédito Cambiarios*, op. cit., p. 51.

¹¹¹ Cfr. Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, art. 6º.

cambiarlos, como, en general, los títulos de crédito, nacen con vocación para correr mundo”.¹¹²

Por su parte, el artículo 25 del citado ordenamiento establece:

“Los títulos nominativos se entenderán siempre extendidos a la orden, salvo inserción en su texto, o en el de un endoso, de las cláusulas “no a la orden” o “no negociable”. Las cláusulas dichas podrán ser inscritas en el documento por cualquier tenedor y surtirán sus efectos desde la fecha de su inserción. El título que contenga las cláusulas de referencia sólo será transmisible en la forma y con los efectos de una cesión ordinaria.”

La anterior disposición faculta a los signatarios del título a restringir su capacidad de circular con la inserción de la cláusula “no a la orden” o “no negociable”. Esto, de acuerdo con el profesor Dávalos Mejía, confirma que sólo existen dos tipos de títulos: “aquellos cuya circulación está restringida voluntaria o legalmente, y todos los demás.”¹¹³

4.- CLASIFICACIÓN DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO.

Los títulos de crédito han sido clasificados por la doctrina adoptando diferentes criterios. A continuación mencionaremos los criterios principales que atienden a su clasificación.

¹¹² MANTILLA MOLINA, Roberto L., *Títulos de Crédito Cambiarios*, op. cit., p. 51

¹¹³ DAVALOS MEJIA, Carlos, op. cit., p. 73.

a. Por su Regulación Legal. (Nominados e Innominados)

1) Nominados.- Son títulos de crédito nominados o típicos, aquellos que se encuentran reglamentados en forma expresa en la ley, como la letra de cambio, el pagaré o el cheque.

2) Innominados.- Son aquellos que sin tener una reglamentación legal expresa, han sido creados por la fuerza de los usos bancarios y mercantiles.

b. Por su Relación con la Causa. (Abstractos y Causales)

Todo título de crédito es creado por alguna causa, pero en algunos títulos la causa se vincula a ellos y en otros se desvincula y no tiene relevancia posterior sobre la vida del título. Los primeros son los títulos causales y los segundos abstractos.

Los llamados títulos causales, funcionan ligados al negocio causante, mientras que otros, los llamados abstractos, funcionan desligados de ese otro negocio, es decir, desconectados de su causa.

**c. Por la Naturaleza de los Derechos Incorporados.
(Personales o Corporativos, Obligacionales y Reales)**

De acuerdo con este criterio los títulos de crédito se clasifican en:

1) Personales o Corporativos.- Su objetivo principal no es un derecho de crédito, sino la facultad de atribuir a su tenedor una calidad personal de

miembro de una corporación. *"Es el documento necesario para acreditar y transmitir la calidad de socio".*¹¹⁴

2) **Obligacionales.**- Son los títulos de crédito propiamente dichos. Su objeto principal es un derecho de crédito y por lo tanto, atribuyen a su titular la acción para exigir el pago de las obligaciones a cargo de los suscriptores. Ejemplo de esta clase de títulos son la letra de cambio, el cheque y el pagaré.

3) **Reales.**- También conocidos como de tradición o representativos. Son aquellos cuyo objeto principal no consiste en un derecho de crédito, sino en un derecho real sobre la mercancía amparada por el título. Aquí encontramos al conocimiento de embarque y al certificado de depósito.

Los títulos representativos de mercancías proporcionan un medio de circulación de éstas, ya que con la circulación material del título, circula directamente la mercancía amparada por él. Son dos tipos de derechos que incorporan los títulos representativos. Por un lado es un derecho de crédito o personal para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título y por otro, un derecho real sobre las mercancías.¹¹⁵

d. Por su Forma de Circulación.
(Nominativos, A la Orden y Al Portador)

El artículo 21 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito establece: *"Los títulos de crédito podrán ser, según la forma de su circulación, nominativos o al portador. El tenedor del título no puede*

¹¹⁴ ASTUDILLO URSÚA, Pedro. op. cit., p. 118.

¹¹⁵ Cfr. BARRERA GRAF, Jorge. *Estudios de Derecho Mercantil, Derecho Bancario, Derecho Industrial*, op. cit., pp. 43-45.

cambiar la forma de su circulación sin consentimiento del emisor, salvo disposición legal expresa en contrario”.

Sin embargo, por su parte el artículo 25 de la Ley agrega: “ *Los títulos nominativos se entenderán siempre extendidos a la orden, salvo inserción en su texto, o en el de un endoso, de las cláusulas ‘no a la orden’ o ‘no negociable’* ”.

Conforme a lo anterior podemos concluir que los títulos de crédito, atendiendo a la ley de su circulación se clasifican en:

1) Nominativos. Pueden definirse como “*aquellos títulos valor redactados a favor de una persona determinada que se transmiten mediante anotación en su texto y registro de la transmisión en los libros especiales del deudor*”.¹¹⁶ A estos títulos se les conoce también como directos. El emisor sólo reconocerá como titular a quien aparezca a la vez como tal en el título mismo y en el registro que lleve el emisor.

2) A la orden. Son aquellos expedidos a favor de persona determinada y transmisibles por simple endoso y entrega del título, y

3) Al portador. Son aquellos que se transmiten cambiariamente por la sola tradición o entrega y cuya simple tenencia produce el efecto de legitimar al poseedor.

El artículo 69 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito determina que son títulos al portador, los que no están expedidos a favor de persona determinada, contengan o no la cláusula “al portador”.

¹¹⁶ RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ. Joaquín. op. cit., p. 260.

e. Por su Forma de Creación. (Singulares y Colectivos)

1) Singulares.- También llamados individuales. *"Nacen cada uno separadamente por virtud de un acto jurídico de creación"*.¹¹⁷ Cada títulovalor supone una declaración de voluntad. Como ejemplos podemos citar la letra de cambio o el cheque.

2) Colectivos.- Llamados también seriales, en serie o en masa. Nacen múltiples y también de un solo acto jurídico de creación. *"Un solo acto de emisión simultáneamente crea, no uno, sino varios títulos autónomos uno de otro, pero similares, y en algunos casos idénticos, respecto de los derechos que confieren a cada titular considerado de manera individual"*.¹¹⁸ Las acciones y las obligaciones entran en esta clasificación.

f. Por la naturaleza jurídica del emisor. (Públicos y Privados)

Según este criterio, de acuerdo al profesor Astudillo Ursúa¹¹⁹, los títulos de crédito se clasifican en:

1) Públicos. Aquellos que son emitidos por el Estado o alguna organización descentralizada o empresa estatal con el aval del poder público.

¹¹⁷ GÓMEZ GORDOA, José, op. cit., p. 80.

¹¹⁸ DÁVALOS MEJÍA, Carlos, op. cit., p. 79.

¹¹⁹ ASTUDILLO URSÚA, Pedro, op. cit., pp. 124 y 125.

2) Privados. Los emitidos por cualquier persona física o moral de derecho privado. Esto no quiere decir que toda persona tenga libertad para emitirlos.

Algunos títulos, como la letra de cambio, pueden ser emitidos por cualquier persona, sin embargo, otros sólo podrán ser emitidos por las personas que expresamente autoriza la ley, como el caso de los cheques de caja, que emiten únicamente las instituciones de crédito autorizadas.

5.- LOS TÍTULOS REPRESENTATIVOS DE MERCANCÍAS.

Los títulos representativos de mercancías son de gran importancia para el comercio actual. Estos documentos, gracias a su naturaleza jurídica, facilitan el comercio internacional y agilizan la movilización de las riquezas. A través de ellos, se ofrece la posibilidad de realizar compraventas, operaciones de crédito y otras negociaciones sobre bienes o mercancías, sin necesidad de que éstas se desplacen materialmente.

Como su nombre lo indica, éstos títulos tienen como finalidad la de representar mercancías. Gracias a ello, cualquier persona interesada en efectuar una compraventa de bienes cargados a bordo de una embarcación que se encuentra a kilómetros de distancia de su centro de negocios, podrá efectuarla con absoluta seguridad jurídica y económica. De esta manera, quien compre mercancías y reciba un conocimiento de embarque, será como si hubiese recibido materialmente las mercancías o bienes a los que estos títulos se refieren.

a. Definición.

Rodríguez y Rodríguez define a estos títulos como: "aquellos títulos valores por los cuales una persona acredita la recepción de ciertas mercancías o bienes y se compromete a devolverlas, al tenedor legítimo, porque su tenencia o transmisión producen los mismos efectos que la tenencia o transmisión de aquéllos"¹²⁰.

Respecto a los títulos representativos de mercancías en la legislación mexicana, nuestra Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito en su artículo 19, establece lo siguiente:

"Los títulos representativos de mercancías atribuyen a su poseedor legítimo el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellos se mencionen.

La reivindicación de las mercancías representadas por los títulos a que este artículo se refiere, sólo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo, conforme a las normas especiales al efecto."

Por su parte el artículo 20 del citado ordenamiento establece:

"El secuestro o cualesquiera otros vínculos sobre el derecho consignado en el título, o sobre las mercancías por él representadas, no surtirán efectos si no comprenden el título mismo."

De la lectura de estos dos artículos de la ley podemos confirmar la importancia de la incorporación en esta clase de títulos, puesto que toda operación relativa a las mercancías debe incluir al título y viceversa, es

¹²⁰ RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ. Joaquín, op. cit., p. 398.

decir, toda operación que afecte al título afecta a las mercancías. La tenencia del título equivale a la tenencia material de las mercancías y la disposición del título vale tanto como disposición de las mercancías o bienes.

Para el profesor Astudillo Ursúa, *"el caso más común y corriente de tradición simbólica en el Derecho Mercantil, es la tradición de mercancías en posesión de capitanes de buques, de porteadores y almacenistas, llevada a efecto por medio de la entrega de los documentos referentes a esas mercancías"*.¹²¹ En este orden de ideas, los conocimientos de embarque, o los certificados de depósito, representan las mercancías, y la tradición del título, significa la tradición de las mercancías, cuyos derechos reales incorporan esos títulos.

De esta manera, los títulos de tradición tendrán dos funciones principales:

- 1.- Acreditar la obligación que una persona tiene de entregar a otra determinados bienes y,
- 2.- Sustituir a estos bienes en el tráfico comercial, porque la tradición de los títulos, implica la tradición de los derechos reales incorporados en los propios títulos.

Por su parte, según Cervantes Ahumada, llama a estos títulos de tradición o representativos porque su objeto principal no consiste solamente en un derecho de crédito, sino en un derecho real sobre la mercancía amparada por el título.

¹²¹ ASTUDILLO URSÚA. Pedro, op. cit., pp. 177 y 178.

b. Características.

Podemos citar como características principales de los títulos representativos de mercancías a las siguientes:^{122 123}

1) Objeto determinado, un carácter típico de los títulos de tradición en cuanto a su contenido, es que no dan derecho a una prestación en dinero, sino a la obtención de una cantidad de mercancías, que están en viaje o almacenadas, pero que, en cualquier caso, están perfectamente determinadas.

2) Posesión, por ello se pretende expresar que el poseedor de los títulos representativos es el poseedor de las mercancías.

3) Disposición, los títulos de tradición no sólo incorporan un derecho de crédito para la devolución de las mercancías, sino que como consecuencia de la posesión de los títulos, se tiene un derecho de disposición sobre aquellas, que pueden ser transmitidas a otro.

4) Función económica, estos títulos realizan la función de subsistir la circulación material de las mercancías en el sentido de que la tradición de los títulos equivale, con todas sus consecuencias, a la tradición de las cosas mismas. Esta es una característica que le da gran valor a los títulos representativos ya que favorecen la circulación de la riqueza y permiten un mejor desarrollo del comercio.

¹²² RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ. Joaquín. op. cit., pp. 398 y 399.

¹²³ BARRERA GRAF. Jorge. *Estudios de Derecho Mercantil, Derecho Bancario, Derecho Industrial*, op. cit., pp 46-48

5) Creación del derecho, son títulos constitutivos, porque en el documento se consagra el derecho a las mercancías y es inseparable de éste.

6) Son causales, no comparten con los demás títulos de crédito la característica de la abstracción, y por lo tanto, se pueden oponer a cualquier tenedor del documento las excepciones provenientes del negocio o causa que dio origen a la emisión del título.

6.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TÍTULO REPRESENTATIVO DE MERCANCÍAS.

El conocimiento de embarque también se considera un título de crédito, característica que le atribuye la Ley de Navegación vigente, la cual en su artículo 98, párrafo segundo, establece que el conocimiento tendrá el carácter de "*título representativo de mercancías*".

En cuanto a su naturaleza jurídica, el maestro Cervantes Ahumada¹²⁴ expone con gran claridad y sencillez que el conocimiento de embarque del transporte marítimo es un título de crédito, perteneciente a la categoría de los títulos representativos de mercancías, opinión con la cual coincide el suscrito por ser disposición expresa de la ley, (artículos 19 y 20 LGTOC); por concordar con lo dispuesto en la definición legal (artículo 5 LGTOC), y así como por reunir los requisitos propios de los títulos de créditos.

¹²⁴ CERVANTES AHUMADA, Raúl. *Títulos y Operaciones de Crédito*. op cit.. p 153.

En cuanto a las características de éstos documentos, encontramos que la característica de *incorporación propia* de los títulos de crédito se hace igualmente presente en el conocimiento de embarque, ya que como el derecho va unido al título, su ejercicio se encuentra condicionado a la exhibición y entrega del documento.

El derecho a recibir y disponer de las mercancías, se tienen en tanto se encuentren incorporados al conocimiento de embarque, por lo que esos derechos y obligaciones existen en tanto existirán el documento. Destruído el conocimiento de embarque, se destruyen los derechos en él incorporados, pues para ejercerlos, es necesario contar físicamente con el documento.

Por otra parte, cualquier tenedor que se convierta en legítimo propietario o en simple poseedor, adquiere el carácter de titular de los derechos que se encuentran incorporados al conocimiento de embarque, pero únicamente lo será dentro de los límites señalados por el mismo documento. Lo que viene a referirse a la característica de la *literalidad* del documento.

También podemos encontrar la característica de *autonomía* en el conocimiento de embarque, en el entendido de que los derechos incorporados surgen originariamente y no son afectados por las relaciones existentes entre un tenedor y los sucesivos que han dado lugar a las diferentes transferencias, es decir, al tenedor sólo se le pueden oponer excepciones por causas que emanen del mismo documento, o las personales entre un endosante y endosatario.

Podemos afirmar que el conocimiento de embarque cumple con la característica de *integración*, ya que únicamente lo que conste en el

título, (en el documento) tendrá validez. Para que cualquier acto cambiario tenga validez, este deberá constar en el texto del conocimiento de embarque.

En cuanto a la *circulación*, el conocimiento de embarque tiene la facultad de circular de mano en mano en sucesivas transferencias, que significan otras tantas negociaciones de las mercancías que representa, por las cuales, éstas son vendidas o dadas en garantía mientras aún se encuentran en viaje.

Por virtud de la *legitimación*, el tenedor del conocimiento de embarque podrá exigir el cumplimiento de la prestación consignada en el documento, o bien, permitir al deudor liberarse de dicha obligación mediante la entrega de las mercancías al legítimo tenedor del conocimiento.

Finalmente, el conocimiento de embarque es un título *causal* en oposición a abstracto, porque permanece vinculado al negocio que le dio origen, es decir, al contrato de transporte de mercancías por agua. Esto podría tener explicación si consideramos que el documento representa una cosa cierta no fungible (mercancía) y una obligación de hacer, que es el transporte de la mercancía.

La mayoría de los tratadistas de la materia, establecen que el conocimiento de embarque incorpora un derecho real de propiedad, además del de disposición sobre las mercancías entregadas al naviero. En este sentido se pronuncia el maestro Salgado y Salgado,¹²⁵ quien

¹²⁵ SALGADO Y SALGADO. José Eusebio, op. cit., p. 24.

afirma que el conocimiento de embarque incorpora un derecho de propiedad.

No obstante lo anterior, nosotros consideramos que el conocimiento de embarque consigna un derecho real de disposición sobre las mercancías objeto del transporte, y por tanto, la transmisión del conocimiento de embarque sólo transmite el derecho de exigir la entrega de la mercancía y de disponer de ella, lo cual, no implica necesariamente la transmisión de la propiedad de las mismas como afirman algunos tratadistas. Esta corriente es aceptada por nuestra Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, principalmente en su artículo 19, estudiado anteriormente.

La transmisión de la propiedad es pues, resultado del contrato de compraventa, ajeno en lo absoluto del endoso del conocimiento que, por lo mismo, no constituye un título que acredite a su poseedor como legítimo propietario de la mercancía.

El conocimiento de embarque es un título representativo de las mercancías en transporte, que por su naturaleza, no puede confundirse con el contrato de compraventa. Esto se confirma con el hecho de que el cargador puede endosar el conocimiento de embarque a favor de un auxiliar o transitorio que jamás haya adquirido o pretendido adquirir el derecho de propiedad sobre las mercancías embarcadas. Además como título causal, en oposición a abstracto, el conocimiento de embarque permanece vinculado al negocio que le dio origen, es decir, al contrato de transporte de mercancías por agua y no al contrato de compraventa.

D. REGULACIÓN DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO MEXICANO.

Como lo hemos venido mencionado a lo largo del presente trabajo, el conocimiento de embarque se encuentra principalmente regulado por las disposiciones contenidas en la Ley de Navegación. Esta ley, de carácter federal, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 4 de enero de 1994, entrando en vigor al día siguiente de su fecha de publicación.

El artículo Segundo Transitorio de esta ley, abrogó, entre otras, la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y la Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República Mexicana. Asimismo, por virtud del artículo Tercero Transitorio de la Ley de Navegación se derogó casi todo el contenido de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (con excepción de lo referente al Seguro Marítimo), así como los artículos 21 fracciones XIII, XVI y XVIII, 641 a 944 (Del Comercio Marítimo), y 1044 del Código de Comercio, entre otros.

La mayoría de las disposiciones que regulan al conocimiento de embarque se encuentran contenidas en esta ley especial. Sin embargo, consideramos que no debemos dejar de mencionar el fundamento constitucional de esta ley, así como otros ordenamientos jurídicos que también regulan al conocimiento de embarque, tales como el Código de Comercio o la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito. (cuyas disposiciones hemos estudiado ya a lo largo del presente capítulo)

1.- FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL.

El conocimiento de embarque, como lo hemos venido estudiando, es un documento que cumple básicamente tres funciones: a) recibo de mercancías a bordo del buque, b) evidencia del contrato de transporte y c) título representativo de mercancías. En este orden de ideas, el conocimiento de embarque representa un documento de vital importancia tanto para el comercio marítimo como para el transporte de mercancías por agua.

En este sentido, encontramos que el artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece las facultades del Congreso de la Unión para legislar en materia de *comercio (facultad expresa)*, así como las facultades (*implícitas*) para legislar en la materia que surge como herramienta indispensable para el tráfico comercial: "*el transporte*".¹²⁶

Artículo 73. "El Congreso tiene facultad:

I. ...

X. Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería,...comercio...

XIII. 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..."

En este orden de ideas, los elementos de la hipótesis normativa consagrada por el artículo 73 fracciones X y XIII, concluyen que el

¹²⁶ Además de las facultades expresas que la Constitución ha consagrado en favor del Congreso de la Unión, existen otras facultades, las implícitas, que el Poder Legislativo como tal, puede concederse a sí mismo o a cualquiera de los otros poderes federales, como medio necesario para ejercitar algunas de las facultades expresas. Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit., pp 73 y 74.

Congreso de la Unión está constitucionalmente autorizado para legislar en materia de comercio y de transporte marítimo de mercancías.

Por otro lado, el artículo 104 de nuestra Carta Magna, establece la facultad constitucional concedida a los Tribunales de la Federación para conocer sobre las controversias que surjan en materia de transporte de mercancías bajo el conocimiento de embarque.

Artículo 104. "Corresponde a los tribunales de la Federación conocer:

I. ...

II. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo...¹²⁷"

Lo anterior se deriva del hecho que el transporte de mercancías bajo el régimen de conocimiento de embarque es, indudablemente parte del contenido del derecho marítimo, y por lo tanto, de acuerdo a la fracción II del citado ordenamiento, éste será también competencia de los tribunales federales.

2.- CÓDIGO DE COMERCIO.

Como lo comentamos anteriormente, con la publicación de la Ley de Navegación se derogaron diversos preceptos del Código de Comercio, principalmente aquellos que versaban sobre el Comercio Marítimo (artículos 641 a 944).

¹²⁷ *Por Derecho Marítimo debemos entender "el conjunto de principios, instituciones y normas jurídicas que regulan a los sujetos, objetos, hechos, actos y relaciones derivadas de las actividades humanas de utilización*

En virtud de lo anterior, el transporte de mercancías por agua y por ende el conocimiento de embarque, se registrarán desde entonces por las disposiciones de la Ley de Navegación, y por las del Código de Comercio, únicamente, en aquello que no prevea la primera y que además, no se oponga a ella. Recordemos que de acuerdo al artículo 5º de la Ley de Navegación, a falta de disposición expresa en esta ley, sus reglamentos y los tratados internacionales vigentes ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente: (i) Las leyes General de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos; (ii) *El Código de Comercio*; (iii) Ley Federal de Procedimiento Administrativo; (iv) Códigos Civil para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la República en materia federal y Federal de Procedimientos Civiles y, finalmente, (v) Los usos y costumbres marítimas internacionales.

Consideramos que las disposiciones del Código de Comercio de mayor importancia para el desarrollo del presente apartado son aquéllas relativas a los derechos y obligaciones de las partes involucradas en un contrato de transporte en general. A continuación mencionaremos en forma breve algunas de las obligaciones y derechos del porteador, cargador y consignatario, contenidas en nuestro Código Comercial.

El artículo 588 del Código de Comercio plantea el esquema básico de obligaciones del cargador:

- Debe entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos,
- Debe proporcionar los documentos necesarios, así fiscales como municipales, para el libre tránsito y pasaje de la carga,

del mar... ENRÍQUEZ ROSAS, José David, *Historia del Derecho Marítimo Mexicano*. Ediciones del Gobierno del Estado de Colima. México, 1997, p. 9 y 10.

- Deberá indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiese hecho a favor del cargador,
- Deberá remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su destino final.

El artículo 589 del Código de Comercio expone el esquema básico de derechos que favorecen al cargador:

- Tiene la facultad de variar la consignación de las mercancías mientras estuviesen en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario,
- Derecho a variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario si lo hubiere,
- Además, el artículo 578 del citado ordenamiento, otorga al cargador la facultad para rescindir a su voluntad el contrato de transporte, antes o después de comenzar el viaje, pagando al porteador en el primer caso la mitad, y en el segundo la totalidad del porte, y siendo obligación suya recibir los efectos en el punto y día en que la rescisión se verifique.

Por su parte, el artículo 590 establece, entre otras, las siguientes obligaciones del porteador:

- Está obligado a recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos,
- Debe emprender y concluir el viaje, dentro del plazo estipulado precisamente por el camino que señale el contrato,
- Debe cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del consignatario,
- Deberá entregar la mercancía al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella,¹²⁸
- En general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya sea por su culpa, o porque no se dé cumplimiento al contrato relativo.

En cuanto a los derechos del porteador, el artículo 591 establece, entre otros:

- Derecho a recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje,
- Facultad de exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si éste, previo requerimiento, rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo,
- Derecho a que el consignatario le reciba de la carga averiada, las mercancías que estén ilesas, siempre que, separadas de las averiadas, no sufrieren disminución en su valor,

¹²⁸ *He aquí la diferencia primordial entre la carta de porte y el conocimiento de embarque. De la regulación legal de la carta de porte se deduce que ésta no es representativa, los efectos podrán entregarse a la persona que haya figurado como signatario del contrato, o si expedida a la orden o al portador, a un tercero con la simple conformidad del cargador, sin necesidad de exhibirla. Así pues la carta de porte carece totalmente de*

- Derecho a retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte.

El esquema básico de las obligaciones del consignatario, está contenido en el artículo 595 del Código de Comercio:

- El consignatario deberá recibir las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte,
- Tiene la obligación de abrir y reconocer los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador,
- Deberá devolver la carta de porte. Si la hubiere extraviado deberá dar un recibo de los objetos entregados. Dicho recibo produce iguales efectos jurídicos que la devolución de la carga de porte. Si ésta fuere a la orden o al portador, el recibo deberá extenderse con los requisitos establecidos por el título respectivo,
- Debe pagar al porteador, tanto el porte como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere.

Finalmente, en el artículo 596 encontramos los derechos que tiene el consignatario:

- Tiene derecho a que mientras sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor se le entreguen las mercancías, cualquiera que sea la orden que en contrario diere el cargador con posterioridad,

representatividad, así como de las notas de incorporación y legitimación y por lo tanto no es considerada como un título de crédito bajo Derecho Mexicano.

- Derecho de abstenerse a recibir las mercancías en los casos específicamente expresados en el Código de Comercio, y además cuando su valor no alcance a cubrir los gastos y desembolsos que deba hacer para su recepción, conservación y venta, a no ser que tenga fondos suficientes del cargador,
- Es titular asimismo del derecho a que los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, se le reintegren desde luego, sin esperar a que se cubran con su precio.

Por último, antes de entrar al estudio de la ley especial que regula al conocimiento de embarque, consideramos importante recordar que las partes involucradas en la contratación de un transporte de mercancías por agua, podrán obligarse en los términos y condiciones que más les convengan, siempre y cuando éstos no sean contrarios a lo dispuesto por la ley, ni afecten al interés público o a derechos de terceros.

3.- LEY DE NAVEGACIÓN.

De esta ley consideramos importante destacar los siguientes artículos y conceptos:

De acuerdo al artículo 1º de la Ley de Navegación, entendemos que ésta tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se presten, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo (incluido entonces, el conocimiento de embarque).

Por su parte, el artículo 2º establece que por Comercio Marítimo se entiende: *"la adquisición, operación y explotación de embarcaciones con*

objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación." En vista de lo anterior, resulta lógico encontrar la regulación del conocimiento de embarque dentro del Título Quinto de esta ley, "*De los Contratos de Explotación de Embarcaciones*", y más aún dentro de su Capítulo II, denominado "*Contrato de Transporte de Mercancías por Agua*".

Todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimo, en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas, será de *jurisdicción federal*, según lo establece el artículo 3º de la Ley de Navegación. Dicho precepto viene a confirmar lo vertido por el artículo 104 fracción II de nuestra Constitución y por lo tanto, nuestra afirmación de que toda controversia derivada de un conocimiento de embarque será materia de jurisdicción federal.

Para entender mejor las partes que intervienen en el comercio marítimo, el artículo 16 define el concepto de naviero, armador, operador y propietario:

- 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, inclusive cuando ello no sea su actividad principal.
- Armador, es el naviero que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, 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 ser 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.

Ahora bien, el artículo de mayor importancia en nuestro presente trabajo resulta ser el artículo 98 de la Ley de Navegación, mismo que da origen al documento de nuestro estudio, esto es, de donde encuentra su génesis y regulación el conocimiento de embarque.

El artículo 98 de la Ley de Navegación 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.

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”.

Este artículo representa la fuente de nuestro trabajo ya que, de manera muy peculiar, otorga al conocimiento de embarque una naturaleza jurídica tripartita, considerándolo no sólo como (i) un título representativo de mercancías, sino que además, será (ii) la evidencia en que conste el contrato de transporte de mercancías por agua y por último, (iii) el recibo de las mercancías a bordo de la embarcación. De esta forma, la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque será:

- a) Prueba de la existencia del contrato de transporte de mercancías por agua;
- b) Título de crédito (*representativo de mercancías*);
- c) Recibo de las mercancías a bordo del buque.

La función de ser tanto prueba de la existencia del contrato de transporte, como de recibo de mercancías, proporcionan una mayor seguridad al cargador o embarcador en caso de existir una reclamación sobre la ejecución del contrato o en la entrega de las mercancías. De igual forma, ayudan a determinar la responsabilidad de las partes en cuanto se refiere a la custodia de las mercancías, es decir, a establecer el momento a partir del cual el cargador se desliga de las mismas y entran en custodia del naviero o transportista.

Por su parte, al ser un título de crédito representativo de mercancías, facilita, como ha quedado establecido, la negociación de las mercancías

mientras éstas se encuentran en tránsito, favoreciendo así el comercio internacional.

El conocimiento de embarque como *documento*, tiene la característica de constar por escrito, ya que hablamos de un medio de representación gráfica. Además, como título de crédito, deberá llenar ciertos requisitos o menciones conforme a lo establecido por la Ley de Navegación. De lo contrario, el conocimiento no producirá los efectos de título representativo de mercancías, según lo establece el artículo 14 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

Sobre este particular, el artículo 100 de la Ley de Navegación, establece los requisitos formales del conocimiento de embarque, al establecer que éste deberá contener los siguientes datos:

- 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.

Como se puede observar, nuestra ley no exige como requisito que el conocimiento de embarque se encuentre firmado por quien tiene la obligación de expedirlo, sino que solamente es necesaria la inclusión del nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador. En derecho internacional, es generalmente requerida la firma de aquella persona que pueda representar a la empresa naviera, incluido el capitán del buque. Consideramos pues que es importante la existencia de la firma del transportista (aunque en nuestro derecho su falta no de como consecuencia la inexistencia del documento), ya que con ella se da fe del hecho que el porteador tuvo conocimiento de la recepción de las mercancías a bordo del buque (o para ser embarcadas) y del estado en que fueron entregadas las mismas. Entendemos por firma: *"el conjunto de signos manuscritos por una persona que sabe leer y escribir, con los cuales habitualmente caracteriza los escritos cuyo contenido aprueba"*.¹²⁹

El ámbito de aplicación de las normas que regulan el contrato de transporte de mercancías por agua (bajo el conocimiento de embarque) se encuentra delimitado por el artículo 101 de nuestra Ley de Navegación, el cual, establece que dichas disposiciones se aplicarán a los contratos de transporte de mercancías por agua, siempre y cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

¹²⁹ MANTILLA MOLINA. Roberto L., *Títulos de Crédito Cambiarios*, op. cit., p. 63

- 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 la Ley de Navegación, y
- III. Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

Posteriormente encontramos el período de responsabilidad de la línea naviera respecto de las mercancías que se compromete a transportar. El artículo 102 establece que éste, comprenderá desde el momento en que se colocan los bienes bajo su custodia y hasta el momento de su entrega. Lo anterior implica que la naviera o el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio serán responsables de la carga durante este período, ya sea que se encuentre o no, a bordo de la embarcación.

Se considerará que las mercancías han sido entregadas cuando éstas se encuentren en poder del destinatario, o cuando han sido puestas a su disposición, o a la de una autoridad o tercero, a quienes según las disposiciones legales aplicables, hayan de entregarse.

Asimismo, el artículo en comento contempla la posibilidad de la existencia de un documento provisional denominado *recibido para embarque*, mismo que expedirá la empresa naviera al recibir las mercancías bajo su custodia y que amparará la entrega de éstas antes de ser embarcadas. En cuanto las mercancías sean puestas a bordo del buque, se deberá expedir el conocimiento de embarque definitivo, mismo que será canjeado por el documento provisional.

La Ley de Navegación en su artículo 103, párrafo tercero, establece que la prescripción de las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque será de 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.

Por otra parte, los párrafos iniciales de este artículo establecen que el hecho de retirar las mercancías constituirá la presunción, salvo prueba en contrario, de que las mercancías han sido entregadas por la empresa naviera en la forma consagrada en el conocimiento de embarque, a menos que, antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia del consignatario, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente 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. En otras palabras, si se retiran las mercancías sin dar el aviso correspondiente, la carga de la prueba, respecto de que éstas fueron dañadas a bordo del buque, será del consignatario y en caso contrario de la empresa naviera.

La limitación de responsabilidad del naviero se encuentra regulada por el numeral 104. Dicho artículo establece que el transportista tendrá derecho a limitar su responsabilidad por daños o pérdidas de la mercancía, siempre y cuando dicho daño o pérdida, no provengan de un acto u omisión de su parte. De cumplir con lo anterior, el naviero podrá limitar su responsabilidad por una suma equivalente, en moneda nacional, a 666.67 Derechos Especiales de Giro (DEG), por bulto o

unidad, o a 2 DEG, por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto.¹³⁰

El origen de dicha limitación lo encontramos en el texto de las Reglas de la Haya-Wisby, las cuales, como se comentará más adelante, fueron creadas a manera de proteger los intereses del sector naviero y fomentar de esta manera el comercio internacional de mercancías.

Cabe mencionar que en la práctica comercial, la mayoría de los conocimientos de embarque de línea establecen que si el cargador o dueño de la mercancía han declarado el valor de ésta, haciéndolo constar en el texto del conocimiento de embarque, el porteador tendrá que responder por el valor total de la mercancía dañada o pérdida o lo que es lo mismo, no podrá sujetarse a la limitación de responsabilidad correspondiente. Lo anterior en virtud de que al declarar el valor de la carga, el porteador cobrará al embarcador una cantidad extra sobre el valor del flete, por concepto de prima de seguro, el cual, cubrirá los daños o pérdidas de la carga que pudieran ocasionarse durante el transporte.

Finalmente, en el artículo 105 encontramos la lista de causas de exoneración de responsabilidad del transportista. En este sentido, la naviera o el operador, no serán responsables de los daños ocasionados a la carga que resulten de:

- I. Faltas náuticas en la navegación, el capitán, tripulación o piloto;

¹³⁰ De acuerdo a la página de web del Fondo Monetario Internacional, un Derecho Especial de Giro (DEG) equivale, al 16 de Abril del 2001, la cantidad de 1.264350 Dólares Americanos <http://www.imf.org/external/np/tre/sdr/drates/0701.htm>

- 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.

4.- CONVENIOS INTERNACIONALES.

En materia internacional, el primer intento que ha tenido éxito en regular internacionalmente la materia que nos ocupa, ha sido el "*Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque*", el cual se adoptó en Bruselas, Bélgica, en 1924, y que se conoce también como "*Reglas de La Haya*".

Posteriormente, en 1969, dicho Convenio sufrió algunas modificaciones a su texto original mediante un protocolo que se conoce como "*Reglas de Wisby*", y en Diciembre de 1979, un nuevo protocolo reformó el contenido de estos dos instrumentos, constituyendo lo que hoy conocemos como las "*Reglas de La Haya - Wisby*".

Este sistema, integrado por los tres instrumentos de referencia, constituye derecho positivo mexicano, debido a que nuestro país se ha vinculado internacionalmente a él desde el 20 de mayo de 1994, según

publicación en el Diario Oficial de la Federación del 25 de agosto de 1994.

En segundo lugar, encontramos que en 1978, en la ciudad de Hamburgo, Alemania, se adoptó el "*Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías*", también conocido como "*Reglas de Hamburgo*". Este convenio se encuentra en vigor internacionalmente, aunque nuestro país no lo ha ratificado.

Ambos ordenamientos regulan al conocimiento de embarque de manera precisa y vasta, sin embargo, el estudio de los mismos serán materia de nuestro siguiente capítulo, donde estudiamos el Conocimiento de Embarque al amparo del Derecho Internacional.

CAPÍTULO IV.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AL AMPARO DEL DERECHO INTERNACIONAL.

- A. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU RELACIÓN CON LOS INCOTERMS.
 - B. EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. (REGLAS DE LA HAYA - WISBY)
 - C. EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. (REGLAS DE HAMBURGO)
-

CAPÍTULO IV

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE AL AMPARO DEL DERECHO INTERNACIONAL.

A. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU RELACIÓN CON LOS INCOTERMS.

El abrir este capítulo haciendo referencia a los *International Commercial Terms* (Incoterms) o Términos de Comercio Internacional, de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), tiene una significación importante, si no directa con el conocimiento de embarque, sí indirectamente con aquella operación común que permite el conocimiento de embarque, y que consiste en la venta de las mercancías antes o durante el transporte marítimo.

Sobre este particular, intentando definir y establecer las responsabilidades de las partes que intervienen en la compraventa y su riesgo sobre las mercancías que son transportadas, los Incoterms proveen un conjunto de reglas de interpretación de los términos comerciales más comunes dentro del ámbito internacional.

Al desarrollarse una compraventa internacional de mercancías, se llevan a cabo contratos en los que se establecen las obligaciones y derechos tanto del comprador como del vendedor, ya sea en relación con el pago de los productos, o con la forma en que se deberán entregar las mercancías, etc.

Es por ello que los Incoterms tienen la finalidad de establecer las reglas de interpretación de los términos comerciales internacionales más utilizados, y la de evitar o reducir las incertidumbres que se producen por las distintas interpretaciones de tales términos en distintos países.¹³¹

Consideramos importante hacer una breve referencia a estos términos internacionales, con la finalidad de darle al lector una visión general de su forma de utilización dentro de la compraventa internacional de mercaderías, donde la mercancía se transporta de un país a otro, o incluso, dentro de un mismo país, amparada por el *conocimiento de embarque*.

1.- ¿QUÉ SON LOS INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS (INCOTERMS)?

Los Incoterms tienen su origen en la contratación internacional de mercaderías. Su fin es determinar la responsabilidad de cada una de las partes dentro de un contrato de compraventa, sin importar el medio de transporte utilizado en dicha compraventa.

El envío de mercancías de un país a otro, con motivo de una transacción comercial, engendra ciertos riesgos. Si las mercancías se pierden o sufren algún tipo de daño, o si su entrega no se lleva a cabo, se puede dar origen a litigios para determinar la responsabilidad de las partes. Por ello, si al redactar el contrato de compraventa, el comprador y el vendedor se refieren específicamente a uno de los Incoterms de la CCI,

¹³¹ ACOSTA ROCA, Felipe. *Incoterms (Términos de Compra-venta Internacional)*. Ediciones Fiscales ISEF. México. 1999. p. 15.

pueden entonces estar seguros de que sus respectivas responsabilidades estarán definidas con sencillez y seguridad y por tanto, eliminarán cualquier posibilidad de malas interpretaciones y las consiguientes disputas.

La Cámara de Comercio Internacional publicó por primera vez en el año 1936 los Términos de Comercio Internacional. Dichas reglas fueron reconocidas con el nombre de "Incoterms 1936". A ellas se les han ido introduciendo enmiendas y adiciones en los años 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 y finalmente en el año 2000, con el propósito de ponerlas al día con respecto a las recientes prácticas comerciales internacionales.

La razón principal para llevar a cabo una revisión de los Incoterms, fue el deseo de adaptar los términos al creciente uso del intercambio de datos electrónicos. (EDI; Electronic Data Interchange) Otra razón, fueron los cambios en las técnicas de transporte, particularmente, el uso de contenedores y el transporte multimodal.¹³²

Debido a lo anterior, y a la gran importancia actual de los términos de compraventa internacional, es que hemos incluido en el presente trabajo el estudio de los INCOTERMS.

El 1º de enero del año 2000, la Cámara de Comercio Internacional publicó de nueva cuenta una lista con trece Incoterms que describen las responsabilidades del vendedor y del comprador en el comercio internacional, y que a continuación se enuncian, de acuerdo al grupo al que pertenecen:¹³³

¹³² *Ibidem*, p. 16.

¹³³ http://www.iccwbo.org/home/incoterms/the_thirteen_incoterms.asp

GRUPO	SIGLA	EN INGLÉS	EN ESPAÑOL
E	EXW	Ex Works	En Fábrica
F	FCA	Free Carrier	Libre Transportista
	FAS	Free Alongside Ship	Libre al Costado del Buque
	FOB	Free on Board	Libre a Bordo
C	CFR	Cost and Freight	Costo y Flete
	CIF	Cost Insurance and Freight	Costo Seguro y Flete
	CPT	Carriage Paid To	Transporte Pagado Hasta
	CIP	Carriage and Insurance Paid To	Transporte y Seguro Pagado Hasta
D	DAF	Delivered At Frontier	Entregada En Frontera
	DES	Delivered ex Ship	Entregada Sobre Buque
	DEQ	Delivered ex Quay	Entregada En Muelle
	DDU	Delivered Duty Unpaid	Entregada Derechos No Pagados
	DDP	Delivered Duty Paid	Entregada Derechos Pagados

En esta edición de los Incoterms 2000 los términos comerciales han sido clasificados en cuatro categorías básicas: Grupo "E", "F", "C" y "D".

El Grupo "E", que sólo contiene un término, EXW, se caracteriza porque el comprador recoge la mercancía en el almacén o fábrica del vendedor. En una venta Ex Works el lugar de entrega es el propio almacén o fábrica del vendedor.

El Grupo "F" contiene tres términos: FCA, FAS y FOB, y se caracterizan porque al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte escogido por el comprador. El vendedor esta libre del

costo del transporte y del riesgo de la mercancía; la letra "F" significa que el vendedor está libre (*Free*).

El Grupo "C" abarca cuatro términos: CFR (a veces abreviado C&F), CIF, CPT y CIP, estos términos tienen en común que el vendedor debe asumir ciertos costos como el pago del transporte principal; la letra "C" significa que el vendedor paga dichos costos (*Costs*).

El vendedor ha de contratar el transporte en las condiciones de costumbre y a sus expensas, sin embargo, no asume el riesgo de pérdida o daño de la mercancía o de costos adicionales debidos a hechos acaecidos después de la carga.

El Grupo "D" contiene el mayor número de términos (cinco): DAF, DES, DEQ, DDU y DDP, en los cuales el vendedor se obliga a entregar la mercancía en el lugar de *Destino*, lo que significa la letra "D". En este último grupo, el vendedor ha de soportar todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino indicado por el comprador.

Una diferencia principal entre estos grupos la constituye la determinación del lugar de entrega de la mercancía, del cual depende también la determinación de quién corre con los riesgos de pérdida o deterioro.¹³⁴

Por ejemplo, en una venta Ex Works, el lugar de entrega de la mercancía es el propio almacén o fábrica del vendedor.

¹³⁴ ADAME GODDARD, Jorge. *El Contrato de Compraventa Internacional*, Mc Graw Hill, México, 1994, p. 87.

En las ventas con términos "F" o "C", el lugar de entrega no es donde han de llegar las mercancías conducidas por el transportista, sino el lugar donde el porteador las recibe. *"Así, el comprador que pide al vendedor que entregue las mercancías a un transportista en Nueva York, o sea compra 'FCA Nueva York', para que las conduzca a la ciudad de México, asume el riesgo desde que las mercancías se ponen en manos del transportista, porque el vendedor ya cumplió su obligación de entregarlas..."*¹³⁵

Así, en una compraventa *CIF Veracruz*, el lugar de entrega de la carga no es el puerto de Veracruz, que es el lugar de destino, sino el puerto donde se embarcaron las mercancías con rumbo a Veracruz, por ejemplo San Antonio, Chile. En dicho ejemplo, el puerto de embarque es San Antonio Chile y el puerto de destino es Veracruz, México.

En las ventas con términos "D", el lugar de entrega es el sitio de destino de las mercancías; así, en una venta *DAF Laredo, Texas*, el vendedor correrá con los riesgos hasta la entrega de la mercancía en Laredo.

Desde la publicación de la versión de los *INCOTERMS 1990*, se introdujo una lista numerada, que precisa cada una de las obligaciones del vendedor, Columna A, y las del comprador, en la Columna B.

Entre las obligaciones que se establecen encontramos las siguientes:

1.- Entrega de la mercancía y de los documentos convenidos de conformidad con lo establecido en el contrato,

¹³⁵ Idem

- 2.- Licencias o permisos, autorizaciones y formalidades o trámites aduanales,
- 3.- Contratación del transporte o del seguro,
- 4.- Punto de entrega de la mercancía (lugar y fecha de recepción),
- 5.- Transmisión de los riesgos,
- 6.- Reparto de los gastos,
- 7.- Avisos que dar al comprador (A7), o que dar al vendedor (B7),
- 8.- Constancia plena de la entrega (documentos de transporte o mensaje electrónico equivalente)
- 9.- Verificación (certificación de calidad, medida, peso, recuento, etc.), embalaje y marcado de las mercancías,
- 10.- Obligaciones diversas.

Así, por ejemplo, en el caso del Incoterm CIF, la obligación A3, significa que el vendedor deberá de contratar por cuenta propia el transporte y una póliza de seguro (a beneficio del comprador) que ampare la mercancía objeto de la compraventa y por ende del transporte. Por su parte, de acuerdo a B3, el comprador no tiene obligación alguna en este respecto.

Otra clasificación que encontramos para el estudio de los Incoterms es aquella que hace una distinción de los términos de compraventa internacional tomando en cuenta si la entrega de las mercancías es directa o indirecta.¹³⁶

Se trata de una entrega directa cuando el vendedor de las mercancías las entrega directamente al comprador, ya sea poniéndolas a su disposición en el almacén o fábrica del vendedor, o en algún otro lugar

¹³⁶ *Ibidem*, p. 131.

convenido, como un puerto, una frontera o incluso el propio almacén del comprador. Las modalidades de los grupos "E" y "D" de Incoterms son de entrega directa.

La entrega es indirecta cuando el vendedor entrega las mercancías a un transportista, quien las recibe a nombre del comprador, ya sea el caso que el transportista haya sido elegido y contratado por el vendedor, como en las modalidades "C", o por el contrario, por el comprador como en las modalidades "F".

2.- LOS TRECE INCOTERMS.

A continuación analizaremos cada uno de los trece términos de comercio internacional de la Cámara de Comercio Internacional y las principales obligaciones que se establecen para el vendedor y el comprador en la compraventa internacional.¹³⁷ (Ver Cuadro 1)

a. EXW. Ex Works (...named place)

En Fábrica (...lugar convenido)

Significa que el vendedor cumple su obligación de entregar la mercancía cuando la ha puesto disponible en sus establecimientos (fábrica, taller, almacén, etc.), a favor del comprador.

El vendedor no es responsable de cargar los bienes en el vehículo provisto por el comprador, ni de prepararlos para la exportación, a menos que se hubiera pactado. El comprador asume todos los gastos y riesgos de llevar la mercancía del establecimiento del vendedor al

destino deseado por aquél. Este término es el de menor obligación para el vendedor.

b. FCA – Free Carrier (...named place)

Libre Transportista (...lugar convenido)

El vendedor cumplirá con su obligación de entregar la mercancía cuando haya entregado los bienes, despachados de aduana para su exportación, bajo la custodia del transportista nombrado por el comprador en el lugar establecido.

Si el comprador no precisa el lugar, el vendedor escogerá dentro del lugar o zona estipulada, el punto donde el transportista tomará la mercancía bajo su cargo. Cuando, acorde a la práctica comercial, la asistencia del vendedor es requerida para concluir el contrato con el transportista, el vendedor podrá actuar soportando el riesgo y el costo al comprador.

En el caso del transporte marítimo, se entiende que la entrega de la mercancía se concluye:

- Cuando la mercancía ocupa un contenedor completo, término FCL (Full Container Loaded), la entrega concluye cuando el transportista marítimo se hace cargo del contenedor cargado.
- Cuando el contenedor se ha entregado a un operador de una terminal de transporte que actúa por cuenta del transportista, se considera que la mercancía ha sido entregada cuando el contenedor haya entrado en las instalaciones de la terminal.

¹³⁷ ACOSTA ROCA, Felipe. op. cit., pp. 35-135.

- Cuando la mercancía no es suficiente para ocupar en su totalidad el espacio de un contenedor, o cuando la mercancía no se ha contenerizado, entonces el vendedor tiene que llevarla a la terminal de transporte. La entrega concluye cuando se entrega la mercancía al transportista marítimo o a la agencia consignataria de buques o cualquier otra persona que actúe en su nombre.

c. FAS – Free Alongside Ship (...named port of shipment)

Libre al Costado del Buque (...puerto de carga convenido)

El vendedor cumple su obligación de entrega cuando la mercancía ha sido colocada al costado del buque, en el muelle del puerto de embarque. El comprador tiene que cargar con todos los riesgos y costos de pérdida o daño de la mercancía a partir de ese momento.

Libre al costado del buque, obliga al comprador a efectuar el despacho aduanero de exportación de la mercancía.

d. FOB – Free On Board (...named port of shipment)

Libre a Bordo (...puerto de embarque convenido)

El término *Free on Board*, significa que el vendedor ha cumplido con su obligación de entregar la mercancía, cuando ésta ha sobrepasado la barandilla del buque en el puerto de embarque así convenido. En este caso, el comprador tendrá que cubrir todos los gastos y asumir todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde ese punto.

Este término, que solamente ocurre en el transporte marítimo o de vías navegables interiores, obliga al vendedor a llevar a cabo las

formalidades correspondientes al despacho aduanero de la mercancía para su exportación.

e. CFR – Cost And Freight (...named port of destination)

Costo y Flete (...puerto de destino convenido)

El vendedor deberá pagar los costos y fletes necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido. Sin embargo, el riesgo de pérdida o de daño de la mercancía, así como costos adicionales debidos a eventos que ocurran después del tiempo en que la mercancía haya sido entregada a bordo del buque, son transferidos al comprador cuando la mercancía traspasa la barandilla del buque en el puerto de embarque.

El término Costo y Flete, obliga al vendedor a cumplir con las formalidades del despacho de la mercancía bajo el régimen aduanero de exportación.

f. CIF – Cost, Insurance And Freight

(...named port of destination)

Costo, Seguro y Flete (...puerto de destino convenido)

Significa que el vendedor tiene que liquidar todos los gastos, los fletes y las primas de seguro que sean necesarios para colocar la mercancía hasta el puerto de destino convenido.

En este caso, el vendedor deberá de contratar el seguro y deberá de pagar la prima correspondiente. Dicha prima de seguro deberá de ser contratada con una compañía aseguradora de reconocida reputación y podrá ser de mínima cobertura.

g. CPT – Carriage Paid To (...named place of destination)

Transporte Pagado Hasta (...lugar de destino convenido)

El vendedor paga el flete por el transporte de la mercancía al lugar de destino establecido. El riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como los costos adicionales generados por eventos ocurridos después del momento en que la mercancía ha sido entregada al transportista, serán transferidos al comprador cuando la mercancía se haya entregado a la custodia del transportista.

El término CPT obliga al vendedor a realizar las formalidades del despacho aduanero, bajo el régimen de exportación.

h. CIP – Carriage and Insurance Paid To (...named place of destination)

Transporte y Seguro Pagados Hasta (...lugar de destino convenido)

El vendedor tendrá las mismas obligaciones que se mencionaron para el término CPT, más la obligación de contratar una póliza de seguro para el cargamento en caso de daño o pérdida durante el transporte.

Este término obliga al vendedor a realizar las formalidades del despacho aduanero bajo el régimen de exportación en la aduana respectiva.

i. DAF – Delivered At Frontier (...named place)

Entregada En Frontera (...lugar convenido)

El término *Delivered at Frontier*, significa que el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía, cumpliendo las

formalidades del despacho aduanero de exportación, en el punto y lugar convenidos en la frontera, pero antes de la aduana fronteriza del país colindante.

j. DES – Delivered Ex Ship (...named port of destination)

Entregada Sobre Buque (...puerto de destino convenido)

El vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía ha sido puesta a disposición del comprador a bordo del barco, sin realizar los actos y formalidades del despacho aduanero de importación, en el puerto establecido de destino. El vendedor correrá el riesgo de pérdida o daño de la mercancía hasta que ésta sea colocada en el puerto de destino a bordo del buque.

k. DEQ – Delivered Ex Quay (...named port of destination)

Entrega En Muelle (...puerto de destino convenido)

El vendedor cumple su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía en el muelle del puerto de destino establecido y además, despachada para la importación. El término obliga al vendedor a cubrir todos los gastos (*flete, impuestos, derechos, gravámenes, etc.*) y a absorber todos los riesgos que puedan ocasionarse hasta colocar la mercancía en el muelle del puerto de destino convenido.

l. DDU – Delivered Duty Unpaid (...named place of destination)

Entregada, Derechos No Pagados (...lugar de destino convenido)

El término *Entregada, Derechos No Pagados*, significa que el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía ha sido puesta

a disposición del comprador en el lugar de destino convenido, en el país de importación.

El vendedor está obligado a cubrir todos los gastos y a absorber todos los riesgos que se deriven por colocar la mercancía hasta ese punto, sin embargo, se excluyen los gastos que se efectúen por el pago de derechos, impuestos, así como aquellos gastos y riesgos necesarios para llevar a cabo los actos y formalidades del despacho aduanero. Esto es, el vendedor deberá efectuar todos los trámites y formalidades necesarias para exportar la mercancía, y el comprador, por su parte, deberá satisfacer las formalidades de importación.

m. DDP – Delivered Duty Paid (...named place of destination)

Entregada Derechos Pagados (...lugar de destino convenido)

Bajo este término, el vendedor cumple con su obligación de entregar la mercancía cuando ésta ha sido puesta a disposición del comprador en el lugar así convenido dentro del país de importación.

Este término es el de mayor obligación para el vendedor, quien deberá cubrir todos los gastos y absorber todos los riesgos que se generen por colocar la mercancía hasta el lugar de entrega, incluyendo el pago de derechos, impuestos y otros gravámenes necesarios para la importación, así como aquellos gastos, actos y formalidades del despacho aduanero de exportación.

CUADRO 1 INCOTERMS	El Riesgo de Pérdida se Traslada al Comprador	Obligación de Asegurar	Obligación de Contratar el Transporte	Satisfacer las Formalidades de Exportación	Satisfacer las Formalidades de Importación	El Precio de la Factura Incluye:
EXW En Fábrica	Una vez entregada al comprador.	Ausencia de obligación	Ausencia de obligación	COMPRADOR	COMPRADOR	Costo de los bienes
CA Libre transportista	Una vez puesta a disposición del transportista	Ausencia de obligación	COMPRADOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los bienes y Formalidades de Exportación
FAS Libre al costado del buque	Una vez puesta al costado del buque	Ausencia de obligación	COMPRADOR	COMPRADOR	COMPRADOR	Costo de los bienes
FOB Libre a Bordo	Cruzando la barandilla del buque.	Ausencia de obligación	COMPRADOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los bienes y Formalidades de Exportación
CFR Costo y Flete	Cruzando la barandilla del buque.	Ausencia de obligación	VENDEDOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los bienes, Transporte y Formalidades de Exportación.
CIF Costo, Seguro y Flete.	Cruzando la barandilla del buque.	Del Vendedor, con el Comprador como Beneficiario	VENDEDOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los bienes, Seguro, Transporte y Formalidades de Exportación.
CPT Transporte pagado hasta	Una vez puesta en custodia del primer transportista	Ausencia de obligación	VENDEDOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los bienes, Transporte y Formalidades de Exportación.
CIP Transporte y Seguro Pagado hasta	Una vez puesta en custodia del primer transportista	Del Vendedor, con el Comprador como Beneficiario.	VENDEDOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los Bienes, Seguro, Transporte y Formalidades de Exportación.
DAF Entregado en frontera	Una vez entregada en la frontera mencionada	Ausencia de obligación	VENDEDOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los Bienes, Transporte y Formalidades de Exportación
DES Entregado a bordo del buque.	A bordo del buque en el puerto de destino convenido	Ausencia de obligación	VENDEDOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los Bienes, Transporte y Formalidades de Exportación.
DEQ Entregado en muelle, derechos pagados.	Una vez descargado en el muelle del puerto de destino	Ausencia de obligación	VENDEDOR	VENDEDOR	VENDEDOR	Costo de los bienes, Transporte y Formalidades de Exportación e Importación.
DDU Entregado Sin pago de derechos.	A la entrega en el lugar convenido en el país de importación	Ausencia de obligación	VENDEDOR	VENDEDOR	COMPRADOR	Costo de los bienes, Transporte y Formalidades de Exportación.
DDP Entregado con pago de derechos.	A la entrega en el lugar convenido en el país de importación	Ausencia de obligación	VENDEDOR	VENDEDOR	VENDEDOR	Costo de los bienes, Transporte y Formalidades de Exportación e Importación.

3.- LA RELACIÓN ENTRE LOS INCOTERMS Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

Los transportistas se enfrentan frecuentemente a las demandas de ciertos embarcadores que solicitan la expedición de documentos de embarque que satisfagan determinados requisitos, la mayoría de las veces, después de que los bienes han sido embarcados y de que el contrato de transporte ha sido celebrado.

Las razones de estas demandas muy rara vez tienen que ver con el contrato de transporte en sí, sino que, por el contrario, surgen de los términos establecidos en el contrato de compraventa celebrado entre comprador y vendedor respecto de la mercancía objeto del transporte.

La relación del conocimiento de embarque con los Incoterms, se deriva principalmente del requisito que establecen dichos términos respecto de los documentos de embarque que el vendedor deberá de entregar al comprador como cumplimiento a las obligaciones previstas dentro de los seis términos comúnmente asociados al transporte marítimo y que son: CIF, CFR, FOB, CIP, CPT y FCA.

El hecho de que el vendedor pueda haber celebrado un contrato de transporte, por ejemplo bajo el régimen de conocimiento de embarque "free out" (por lo que el porteador en el contrato de transporte quedaría exento de las operaciones de descarga), no significa necesariamente que el riesgo y el costo de esas operaciones recaigan sobre el comprador, ya que, de las estipulaciones del contrato de compraventa, o de las costumbres que imperen en el puerto, podría inferirse que el contrato de transporte celebrado por el vendedor debió haber incluido las operaciones de descarga.

Tradicionalmente el conocimiento de embarque era el único documento aceptable que podía exhibir el vendedor según los términos CFR y CIF. El conocimiento de embarque, como ya se ha visto, cumple tres importantes funciones:¹³⁸

1. Es testimonio de la entrega de la mercancía a bordo del buque.
2. Es el documento que demuestra la existencia del contrato de transporte.
3. Es el documento que sirve para transferir la propiedad y los derechos sobre la mercancía en tránsito mediante la transferencia del documento físico.

Los documentos de transporte distintos del conocimiento de embarque cumplirían las dos primeras funciones mencionadas, sin embargo, no permitirían exigir la entrega de la mercancía en el puerto de destino, o no permitirían a un comprador la venta de la mercancía en tránsito, por la mera entrega del documento a un segundo comprador.

Cabe mencionar que el hecho de que se requiera la posesión del conocimiento de embarque para poder recuperar la mercancía del porteador en el lugar de destino, hace muy difícil remplazarlo por procedimientos EDI (*Electronic Data Interchange*).

Además, es usual emitir los conocimientos de embarque en varios originales, pero, desde luego, es de vital importancia para el comprador o para cualquier banco que opere siguiendo sus instrucciones, asegurarse de que al pagarle al vendedor, éste entregue todos los originales, o lo que se conoce como el "full set" (juego completo). Esto

¹³⁸ Ibidem. p. 28

constituye asimismo una exigencia según las Reglas de la Cámara de Comercio Internacional sobre Créditos Documentarios (las llamadas Costumbres y Prácticas Uniformes) *Uniform Customs and Practice, UCP*.¹³⁹

En años recientes, se ha logrado una simplificación considerable en materia de prácticas documentales. Los conocimientos de embarque son frecuentemente sustituidos por documentos no negociables semejantes a los empleados en otras modalidades de transporte diferentes del tráfico marítimo. Estos documentos son los llamados "*sea waybill*" (cartas de porte marítimo), "*liner waybills*" (cartas de porte de servicio regular), y "*freight receipts*" (recibos de flete), o diversas variantes de estas expresiones.

Estos documentos no negociables son de uso satisfactorio, salvo cuando el comprador quiere vender la mercancía en tránsito mediante la entrega de un documento en papel al nuevo comprador. Para hacer que esto sea posible, hay que mantener la obligación del vendedor de facilitar al comprador un conocimiento de embarque.

Consideramos importante establecer, de acuerdo a los Incoterms 2000, cuál sería el Incoterm apropiado para determinado tipo de transporte.¹⁴⁰

¹³⁹ *Ibidem*, p. 29.

¹⁴⁰ http://www.iccwbo.org/home/incoterms/the_thirteen_incoterms.asp

MODO DE TRANSPORTE E INCOTERM 2000 APROPIADO

Cualquier modo de transporte convenido, incluso el multimodal.	EXW En Fábrica (lugar convenido)
	FCA Franco transportista (lugar convenido)
	CPT Transporte pagado hasta (lugar de destino convenido)
	CIP Transporte y seguro pagados hasta (lugar de destino convenido)
	DAF Entregada en frontera (lugar convenido)
	DDU Entregada derechos no pagados (lugar de destino convenido)
	DDP Entregada derechos pagados (lugar de destino convenido)
Transporte aéreo.	FCA Franco transportista (lugar convenido)
Transporte por ferrocarril.	FCA Franco transportista (lugar convenido)
Transporte por mar y vías de agua terrestres.	FAS Franco al costado del buque (puerto de carga convenido)
	FOB Franco a bordo (puerto de carga convenido)
	CFR Costo y flete (puerto de destino convenido)
	CIF Costo, seguro y flete (puerto de destino convenido)
	DES Entregada sobre buque (puerto de destino convenido)
	DEQ Entregada en muelle (puerto de destino convenido)

A pesar de que los Incoterms 2000 proveen a los comerciantes internacionales con un grupo de términos, extremadamente útiles, que regulan los aspectos más importantes del comercio internacional, es importante mencionar que también cuentan con sus propias limitaciones.¹⁴¹

En primer lugar, observamos que los Incoterms se encuentran incorporados al contrato de compraventa y no al contrato de transporte de mercancías por agua. Además, dichos términos indican únicamente cuáles son los documentos que el vendedor está obligado a entregar al comprador, pero no señalan qué documentos debe entregar el transportista al vendedor en su carácter de *embarcador*. La posición del transportista en relación con el embarcador está regida en su totalidad

por el contrato de transporte celebrado entre ellos, sin importar el contrato celebrado entre el comprador y el vendedor (embarcador).

En segundo lugar, los Incoterms no responden a aquella pregunta que indica a las partes en un contrato de compraventa, o más aún al transportista, quién es la parte facultada para reclamar la entrega de las mercancías en el lugar de entrega.

Por otra parte, mientras que los Incoterms 2000 proveen al vendedor con una gama de documentos de embarque que deberá entregar al comprador, como sucede en el caso de la versión CIF, el comprador que requiera la entrega de un documento de embarque en especial, por ejemplo un conocimiento de embarque negociable en vez de una carta de porte marítima (no negociable), deberá de solicitarlo en el propio contrato de compraventa al vendedor y éste último al porteador en el contrato de transporte de mercancías por agua.

Debido a que cualquier acción de los compradores en contra de los transportistas depende de la entrega de los documentos de embarque de parte de los vendedores, encontramos que los compradores están evidentemente preocupados por la naturaleza de dichos documentos y por su pronta entrega.

Asimismo, debido a que el derecho de los vendedores de reclamar su pago a los compradores dependerá comúnmente de haber cumplido correctamente con la entrega de los documentos, es que éstos se

¹⁴¹ DEBATTISTA, Clarice. "Incoterms 2000 – The Tender of Shipping Documents in the Maritime Sale of Goods", en *Gard News* (Arendal, Noruega. Assuranceforeningen Gard Press), vol. 157. March/May 2000, pp. 4 - 6.

encuentran igualmente preocupados en obtener del transportista los documentos "correctos" bajo el contrato de transporte.

El porteador deberá entonces de ser muy cuidadoso y técnicamente correcto en la entrega, ya que, para él, los documentos "correctos" no dependen de lo establecido en el contrato de compraventa sino de lo establecido en el contrato de transporte.

Consideramos pues que la práctica del comercio internacional será más sencilla y productiva si las tres partes involucradas, vendedor, comprador y transportista, toman conciencia de qué es lo que cada una de ellas quiere y necesita respecto de los documentos de embarque. Finalmente, creemos que la familiaridad de los transportistas con los Incoterms 2000 será de gran ayuda para todas las partes involucradas en cualquier actividad de comercio internacional.

B. EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. (REGLAS DE LA HAYA – WISBY)

La mayoría de los países extranjeros admitían, como es el caso de Francia, una libertad completa para celebrar los contratos en materia de transporte. Por medio de este régimen liberal, los armadores introducían en los contratos cláusulas que les eran más favorables, particularmente aquellas que suprimían o limitaban su responsabilidad.

Igualmente, por la falta de claridad en los derechos nacionales y por la uniformidad que exigía el derecho marítimo, se iniciaron las primeras reacciones en materia legislativa. Sobre este particular encontramos que los Estados Unidos de América, por una ley del 13 de febrero de 1893, llamada *Harter Act*, determinaron por disposiciones de orden público las obligaciones y responsabilidades del armador.

La influencia de la *Ley Harter* pudo observarse más allá de sus fronteras de modo importante a inicios de los veintes, con la iniciativa del organismo británico especializado en materia de transporte marítimo, el *Imperial Shipping Committee*, al recomendar la elaboración de una legislación uniforme en la materia para todo el Imperio Británico, cuya flota mercante ocupaba el primer puesto a escala mundial.¹⁴²

En el ámbito internacional la iniciativa surgió de la *International Law Association* que durante su Conferencia de La Haya de agosto-

¹⁴² ENRÍQUEZ ROSAS. José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit. p. 383.

septiembre de 1921, aprobó el texto de lo que a partir de entonces se conocería como "Las Reglas de la Haya".

Durante el proceso de elaboración del texto de las Reglas de La Haya, se buscó plasmar los intereses múltiples del sector naviero, cargador, asegurador e incluso bancario. Estas reglas permitían a los sujetos contratantes del transporte marítimo internacional adherirse a ellas, de manera voluntaria, reduciendo su ámbito de aplicación a los transportes efectuados en régimen de conocimiento de embarque, con lo cual, quedaba excluido el transporte en régimen de póliza de fletamento. Además, no se regulaban las operaciones anteriores a la carga de las mercancías, ni las posteriores a su respectiva descarga.¹⁴³

Las Reglas de La Haya encuentran su primer antecedente en las Reglas de York Amberes. En materia internacional se presentaban un sinnúmero de conflictos en materia de aplicación de leyes, por los que se buscó tener una uniformidad en la regulación legal del comercio marítimo, así como un marco de obligaciones y derechos para las partes que intervinieran en el mismo.

Los organismos internacionales y países interesados en el proyecto, pronto se dieron cuenta que la única forma de unificar el derecho respectivo era mediante una convención internacional.

El Comité Marítimo Internacional (CMI) y la Asociación de Derecho Internacional (ILA), unieron esfuerzos con la finalidad de elaborar y adoptar finalmente en 1921 las Reglas de La Haya o Reglas sobre el Transporte Marítimo bajo el Conocimiento de Embarque.

¹⁴³ Ibidem, p. 384

Es así como en la *Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo de 1924*, celebrada en Bruselas, se aprobó el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, el 25 de agosto del mismo año, recibiendo el nombre de "Reglas de La Haya".

Las discusiones para la elaboración del texto de las Reglas de La Haya se centraron principalmente en los siguientes puntos: ¹⁴⁴

- a) Las obligaciones del transportista o porteador, que quedaron establecidas en el artículo 3º, y que principalmente favorecían a los cargadores,
- b) La determinación de las causas de exoneración del transportista o porteador y de la limitación de su responsabilidad, que por supuesto, favorecía la posición de los transportistas o porteadores.

Entre los países que suscribieron las Reglas de La Haya encontramos a: Alemania, Bélgica, Chile, España, Italia, Japón, Francia, Argentina, República Dominicana y Perú, entre otros.

La Convención entró en vigor el día 2 de junio de 1931 y estuvo aproximadamente cuarenta años sin modificación alguna, sin embargo, fue el centro de diversos ataques y críticas, como lo fue el caso de la Cámara de Loes de la Gran Bretaña.

Debido a lo anterior, en dos conferencias del Comité Marítimo Internacional, Rijeka 1959 y Estocolmo 1963, se aprobó un proyecto,

¹⁴⁴ SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. op cit., pp. 91 y 92.

firmado en Wisby, que se remitió a la *Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo de 1967*, en el que se preveían, entre otras cosas, las siguientes modificaciones: ¹⁴⁵

- a) La revisión del artículo 10º, en lo relativo a la aplicación del Convenio,
- b) La revisión del artículo 4º, en lo relativo a la manera de calcular la limitación de responsabilidad del transportista o porteador en caso de ser responsable, y
- c) La revisión del artículo 3º, por lo que se refiere al plazo de prescripción respecto de las acciones que se tengan en contra del porteador o del buque.

Lo anterior provocó que se convocara a un nuevo período de sesiones de la Conferencia, la que finalmente el 23 de febrero de 1968, adoptó el Protocolo de Modificación del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. Este Protocolo entró en vigor el 23 de junio de 1977, y recibió el nombre de "Reglas de Wisby", porque nacen precisamente del proyecto de Estocolmo, firmado en la ciudad de Wisby, ubicada en la Isla de Gotland, Suecia.¹⁴⁶

El Protocolo de Modificación de 1968, introdujo reformas y adiciones al texto original de la Convención de 1924, entre las que encontramos: ¹⁴⁷

¹⁴⁵ Ibidem, p. 93.

¹⁴⁶ Ibidem, p. 94.

¹⁴⁷ ENRIQUEZ ROSAS. José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit., p. 386.

- a) El ámbito de aplicación del Convenio, que debe entenderse como exclusivo del *transporte marítimo* internacional bajo *conocimiento de embarque*;
- b) La limitación cuantitativa de la responsabilidad del porteador, pasando de 100 libras esterlinas oro a 10,000 francos oro;
- c) La posibilidad de que las partes pudiesen convenir una prórroga al término de prescripción;
- d) El reconocimiento de avances tecnológicos en el transporte, tales como la utilización de paletas y contenedores;
- e) El valor probatorio del conocimiento de embarque en manos de terceros y otros temas de relevancia.

La Convención de 1924 consta de 16 artículos y un protocolo de firma; a su vez, el Protocolo de Modificación del 23 de febrero de 1968, contiene 17 artículos, de los cuales sólo los cinco primeros establecen las modificaciones respectivas. En el 1º se modifica el artículo 3º de la Convención; en el 2º se modifica el artículo 4º; en el 3º se agrega un artículo 4º bis; en el 4º se modifica el artículo 9º; y finalmente en el 5º se modifica el artículo 10º de la Convención.¹⁴⁸

A continuación estudiaremos algunos de los artículos de mayor relevancia contenidos en el texto de las "Reglas de La Haya - Wisby".

El *artículo 1º* nos proporciona las siguientes definiciones:

- a) Porteador. Es el propietario o el fletador de un buque en un contrato de transporte.

¹⁴⁸ SALGADO Y SALGADO. José Eusebio, op. cit., p. 94.

Sobre este particular, cabe mencionar que nuestra Ley de Navegación sí hace una diferencia entre la figura del "propietario" y la del "fletador" de un buque. En términos generales, se considerará propietario, a la persona física o moral titular del derecho real de propiedad bajo un título legal.¹⁴⁹ Y por fletador, la persona a cuya disposición se ha puesto una embarcación, en estado de navegabilidad, a cambio del pago de una cantidad denominada flete.¹⁵⁰

- b) Contrato de transporte. Es el contrato de porte formalizado en un conocimiento de embarque o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar.

De la definición anterior podemos concluir que la Convención se extenderá a todo título de transporte marítimo de mercancías, con la condición de que pueda ser equiparado por su naturaleza y sus funciones al "Conocimiento de Embarque". Esto es, que regule las relaciones entre el porteador y el tenedor del conocimiento.

- c) Mercancías. Son los bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento colocado sobre cubierta.
- d) Buque. Es cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.
- e) Transporte de mercancías. Comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque y hasta su descarga.

¹⁴⁹ Cfr. Ley de Navegación, art. 16.

¹⁵⁰ Cfr. Ley de Navegación, art. 95.

Una de las grandes inconformidades de los embarcadores respecto del texto de la Convención, es que la misma no aplica a todo el periodo durante el cual el transportista marítimo posee las mercancías para su transporte, esto es, desde la entrega hasta la restitución, sino al periodo comprendido desde la carga de las mercancías a bordo del buque y hasta su descarga.

En el *artículo 3º* encontramos las obligaciones del porteador, entre las que mencionaremos las siguientes:

- a) Cuidar de que el buque se encuentre en estado de navegar, además de armarlo, equiparlo y aprovisionarlo diligentemente,
- b) Preparar adecuadamente los lugares (bodegas, cámaras frías y frigoríficas) en que haya de estibar la mercancía con la debida diligencia, además de proceder cuidadosamente a la carga, conservación y descarga de las mercancías transportadas.
- c) Entregar al cargador, después de haber cargado la mercancía a bordo, un conocimiento de embarque que exprese las marcas para identificar la carga, número de bultos o piezas, peso, características y estado de las mercancías.

Por otra parte, el artículo 3º establece la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción de las mercancías por el porteador en la forma en que aparezcan descritas en el conocimiento de embarque.

Asimismo, establece que el hecho de retirar las mercancías, constituirá la presunción, *juris tantum*, de que han sido entregadas por el porteador en la forma consagrada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia del consignatario, se dé aviso por escrito al porteador o a su

agente en el puerto de descarga, de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Ahora bien, en el caso de que los daños a las mercancías no sean aparentes, el aviso deberá de darse en los tres días siguientes a la entrega de los bienes o a la fecha en que debieron ser entregadas.

Finalmente, en este artículo 3º, tras el Protocolo de Modificación de 1968, se permite a las partes convenir una prórroga respecto del plazo de prescripción, de un año, respecto de las acciones que surjan en contra del porteador o del buque, derivadas de los daños a las mercancías transportadas.

El *artículo 4º*, determina las causales de exoneración de responsabilidad del porteador y del buque, estableciendo que no serán responsables por la pérdida o daño a las mercancías que provengan o resulten de:

- a) Actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.
- b) Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.
- c) Fuerza Mayor.
- d) Hechos de guerra.
- e) Restricción de cuarentena.
- f) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías, o de su agente o representante.
- g) Motines o perturbaciones civiles.
- h) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.

- i) Disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
- j) Embalaje insuficiente, vicios ocultos, entre otras.

El único artículo de la Convención que ha sido modificado en dos ocasiones por los distintos Protocolos de Bruselas ha sido el artículo cuarto.

Como resultado del abandono del parámetro oro como método de conversión del Fondo Monetario Internacional, las Reglas de La Haya Wisby fueron adaptadas de acuerdo a un nuevo Protocolo de Modificación firmado también en Bruselas el 21 de diciembre de 1979. En este Protocolo sólo se modificó el artículo 4º del Convenio en su párrafo 5º, incisos a) y d), para cambiar la unidad de cuenta de francos oro a Derechos Especiales de Giro (DEG), tal y como los define el Fondo Monetario Internacional.¹⁵¹

Ahora, el límite cuantitativo de la responsabilidad del transportista marítimo será de 667.67 unidades de cuenta, consistentes en Derechos Especiales de Giro por bulto o unidad, o a 2 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado. Dicho protocolo entró en vigor el 14 de febrero de 1984.

El artículo 5º menciona que el porteador podrá renunciar a todos o parte de los derechos y excepciones, o aumentar las responsabilidades y

¹⁵¹ De acuerdo a la página de web del Fondo Monetario Internacional, un Derecho Especial de Giro (DEG) equivale, al 16 de Abril del 2001, la cantidad de 1.264350 Dólares Americanos. <http://www.imf.org/external/np/trc/sdr/drates/0701.htm>

obligaciones establecidas en las Reglas de la Haya - Wisby, siempre y cuando esto quede inserto en el conocimiento de embarque entregado al cargador.

Adicionalmente, este artículo contiene disposición expresa sobre la aplicación de la Convención, la cual establece que ninguna de sus disposiciones se aplicarán a las pólizas de fletamento, excepto que, en la ejecución del fletamento, se emita un conocimiento de embarque, en cuyo caso las Reglas regularán las relaciones entre el porteador y el tenedor del conocimiento, siempre y cuando no se trate de tenedor y fletador al mismo tiempo.

El *artículo 6°* se refiere a mercancías especiales exceptuadas del conocimiento de embarque, es decir, que el capitán, el porteador o su agente, quedan en libertad para otorgar contratos, estableciendo las condiciones y estipulaciones que estimen convenientes, relativas a los derechos y obligaciones del porteador, así como a su responsabilidad y exoneración, respecto de determinadas mercancías.

Tales acuerdos no deben ser contrarios al orden público, ni afectar el cuidado y diligencia debidos a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas. Lo anterior, siempre y cuando, no se expida un conocimiento de embarque y que tales acuerdos consten en un recibo, que será un documento no negociable, indicando éste carácter en el mismo.

A través del *artículo 7°*, se permite a las partes contratantes insertar en el conocimiento de embarque condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del

buque por las pérdidas o daños que puedan sufrir las mismas antes de la carga y después de la descarga.

El *artículo 8º*, establece que las Reglas de la Haya - Wisby no modifican ni los derechos ni las obligaciones del porteador, derivados de cualquier legislación vigente relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

El *artículo 10º*, determina la aplicación de las Reglas de la Haya - Wisby a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:

- a) El conocimiento sea formalizado en un Estado contratante.
- b) El transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante.
- c) El conocimiento establezca que el contrato se regirá por las disposiciones del Convenio o de cualquier otra legislación que las apliquen o les den efecto, sin importar la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.
- d) Cuando un Estado contratante determine aplicar las disposiciones de las Reglas de la Haya - Wisby a los conocimientos no comprendidos en los incisos a), b) y c).

La Convención de Bruselas de 1924, cuya finalidad consistió en acabar con la incertidumbre que existía en relación con los derechos y obligaciones emergentes del contrato de transporte marítimo internacional, ha sido sometida a muy severas críticas a nivel internacional.

Por su parte la Marina Mercante Mexicana, en su publicación "*El Conocimiento de Embarque*"¹⁵², menciona algunos de los inconvenientes que presentan las Reglas de La Haya Wisby, entre los que encontramos:

- a) La "lista de exoneraciones" de que dispone el porteador resulta incomprensible para los juzgadores, quienes se encuentran generalmente desorientados por el seccionamiento del transporte marítimo, desconcertándolos el hecho de si las operaciones anteriores y posteriores al transporte por mar, propiamente dicho, se rigen o no por el derecho común.
- b) Muchos de los términos contenidos en el texto de la Convención no son suficientemente claros y provocan diversas interpretaciones. Por ejemplo: "cambio de ruta razonable", "diligencia razonable", "manera apropiada y cuidadosa", "carga y descarga", "navegabilidad" y "debida diligencia", entre otros.
- c) En varias de las cláusulas se considera que el porteador debería asumir la responsabilidad, señalándose principalmente como criticables las cláusulas de exención de responsabilidad por negligencia de los empleados y agentes en la navegación y administración del buque, y exenciones por peligros de mar, entre otras.

El Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, y sus Protocolos del 23 de febrero de 1968 y del 21 de diciembre de 1979, (Reglas de La Haya Wisby), fueron aprobados en México por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día 18 de diciembre de 1993, y publicados en el Diario Oficial de la Federación del 25 de agosto de 1994.

¹⁵² SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, *El Conocimiento de Embarque*, op. cit., p. 45.

**C.- EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL
TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, 1978.
(REGLAS DE HAMBURGO)**

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, surgió por la opinión generalizada de diversos países y organizaciones mundiales, principalmente la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), de revisar las Reglas de la Haya de manera más amplia y profunda, que la efectuada a través de las Reglas de Wisby.

Luego de casi cuatro décadas de la entrada en vigor de la Convención de Bruselas de 1924, algunos países cargadores iniciaron una importante dinámica de oposición en contra del régimen que, según sus intereses, aligeraba la responsabilidad de los porteadores marítimos y que se encontraba claramente diseñado por las Reglas de la Haya y confirmado posteriormente por las Reglas de la Haya - Wisby.¹⁵³

En este sentido, el llamado "Grupo de los 77", conformado básicamente por países en vías de desarrollo, elevó formalmente su protesta ante la Conferencia de la UNCTAD celebrada en Nueva Delhi en 1968.

Entre los temas más importantes que impulsaron la revisión de las Reglas de la Haya-Wisby, encontramos los siguientes:

- Período de responsabilidad del porteador,
- Responsabilidad por carga sobre cubierta y animales vivos,

¹⁵³ ENRÍQUEZ ROSAS. José David. *Transporte Internacional de Mercancías*, op. cit., p. 386 - 387.

- Cláusulas de jurisdicción en los conocimientos,
- Limitación de responsabilidad,
- Responsabilidad del porteador por demora.

La agrupación de Estados argumentó que el régimen del transporte marítimo internacional de mercancías resultaba marcadamente inequitativo e insatisfactorio para sus economías, por lo que resultaba necesario crear un nuevo sistema tendiente a reducir los costos propios del transporte y fomentar con ello su comercio exterior.¹⁵⁴

Con base en esas inquietudes, en 1969, un grupo de trabajo sobre Reglamentación del Transporte Marítimo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, que es el título en español de la "*United Nations Commission on International Trade Law*", cuyas siglas en inglés son UNCITRAL, elaboró un proyecto que llevó su nombre y que sería la base del "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías".

La UNCITRAL se propuso la modificación del régimen de transporte marítimo internacional que, según la normatividad de las Reglas de La Haya - Wisby, conformaba un sistema de responsabilidad favorable para los transportistas, en su mayoría pertenecientes a los países desarrollados, y perjudicial para los cargadores o consignatarios, entre los que se encontraban todos los países en desarrollo.

La misión del grupo de trabajo consistió, además de revisar las Reglas del Convenio de 1924, en elaborar reglas relativas a los conocimientos

¹⁵⁴ Idem.

de embarque, con la intención de crear un nuevo convenio internacional, para ser adoptado bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

Entre los puntos de mayor preocupación que los representantes del Grupo de los 77 señalaron, con relación al texto de las Reglas de la Haya-Wisby, encontramos: ¹⁵⁵

- a) Mantenimiento en los conocimientos de embarque de cláusulas de exoneración de dudosa validez.
- b) Exenciones que necesariamente debería asumir el porteador como responsabilidades propias, como aquellas derivadas de los actos de sus empleados o agentes.
- c) Ambigüedades e incertidumbre sobre conceptos y términos empleados por la Convención de 1924.
- d) Cláusulas de jurisdicción e imposibilidad de celebrar arbitrajes.
- e) Insuficiente protección jurídica de cargas con características especiales como las frigoríficas, de estiba especial, ventilación adecuada, entre otras, así como las que deban ser cargadas en cubierta.
- f) Transbordo y cambio de ruta por el porteador, pero por cuenta y riesgo del cargador.

Es así como la UNCITRAL, dentro de su noveno período de sesiones, elaboró un proyecto del Convenio, el cual fue enviado a la Asamblea General de la ONU, la cual convocó a una conferencia que tuvo lugar en Hamburgo, donde finalmente se adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías el 30 de marzo de 1978.

¹⁵⁵ SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. op. cit., p. 107.

El Convenio de 1978 o Reglas de Hamburgo, inició su vigencia el 1º de noviembre de 1992. Se encuentra dividido en siete partes (I. Disposiciones Generales; II. Responsabilidad del Porteador; III. Responsabilidad del Cargador; IV. Documentos de Transporte; V. Acciones y Reclamaciones; VI. Disposiciones Complementarias; y, VII. Cláusulas Finales) y consta de 34 artículos.¹⁵⁶

A continuación haremos mención de los artículos más relevantes del texto del Convenio:

En el *artículo 1º* encontramos la definición de los conceptos más importantes que se utilizan a lo largo del texto del Convenio:

- a) Porteador, es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.
- b) Porteador efectivo, será toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa ejecución.
- c) Por cargador se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.
- d) Consignatario será la persona autorizada para recibir las mercancías.

¹⁵⁶ SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante. *El Conocimiento de Embarque*. op. cit., p. 51.

- e) El término "mercancías", comprenderá a los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas; el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.
- f) Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio, se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del Convenio de Hamburgo sólo por lo que respecta al transporte marítimo.
- g) Por "conocimiento de embarque", se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento, según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden, o al portador.
- h) Por último, establece que la expresión "por escrito", entre otras cosas, comprenderá, el telegrama y el télex.

En el *artículo 2º* encontramos el ámbito de aplicación del Convenio, el cual, establece que sus disposiciones se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre y cuando:

- a) El puerto de carga o de descarga, previsto en el contrato de transporte marítimo, esté situado en un Estado contratante,

- b) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto, esté situado en un Estado Contratante, o
- c) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo (i) se emita en un Estado contratante o (ii) estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del Convenio o por la legislación de un Estado que les dé efecto a estas disposiciones.

Así mismo, en dicho artículo encontramos disposición expresa que establece que el Convenio se aplicará sin importar la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

Al igual que las Reglas de la Haya - Wisby, las disposiciones de las Reglas de Hamburgo no serán aplicables a los contratos de fletamento, con la excepción de que, por virtud del cumplimiento de dicho contrato, se haya emitido un conocimiento de embarque, situación en la que las disposiciones de la Convención regirán al conocimiento siempre y cuando éste regule la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento y que éste último no sea el fletador.

El *artículo 4º* establece el período de responsabilidad del porteador. Dicho período, a diferencia de las Reglas de la Haya - Wisby, abarcará el período dentro del cual las mercancías se encuentren bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte, y en el puerto de descarga.

Esto es, desde el momento en que haya recibido las mercancías el porteador de parte del cargador, representante, autoridad u otro

tercero en poder de la carga y hasta que el porteador las ponga en poder del consignatario o persona legitimada para recibir las mercancías. Los términos "porteador" o "consignatario" designarán también, por disposición del presente Convenio, a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

En el *artículo 5º*, encontramos el fundamento de responsabilidad. Dicho ordenamiento establece que el porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo custodia del porteador, a menos que demuestre que él, sus empleados o agentes, adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Cabe mencionar que en las Reglas de Hamburgo, se eliminan como causales de exoneración de responsabilidad del porteador las 17 causales contenidas en el artículo 4º de las Reglas de la Haya-Wisby, así como el desvío de ruta.

Por su parte, el *artículo 6º*, establece la limitación de responsabilidad del transportista por el daño, pérdida o perjuicio causados a las mercancías. Dicha limitación será una suma equivalente a 835 Derechos Especiales de Giro por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2.5 Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

Es importante mencionar que al igual que en las Reglas de la Haya - Wisby, en el presente Convenio, el porteador y el cargador podrán

pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo anterior.

En el *artículo 8º*, se establece que el porteador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, provinieron de una acción o una omisión del porteador realizados con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o realizadas temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

El *artículo 10º* establece que cuando la ejecución del transporte o de una parte del mismo haya sido encomendada a un porteador efectivo, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte. Además, respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones. Por último, señala que en los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

De la misma manera, el *artículo 12* determina que el cargador no será responsable de los daños sufridos por el porteador en el buque, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

La emisión del "conocimiento de embarque" se encuentra comprendida en el *artículo 14*, el cual establece que dicho documento deberá ser expedido cuando el porteador se haga cargo de las mercancías. Podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador, ya sea en forma manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en

símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, siempre que sea compatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento.

El *artículo 15* establece el contenido del conocimiento de embarque, el cual deberá comprender, entre otros, los siguientes datos:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad, de la forma declarada por el cargador.
- b) El estado aparente de las mercancías.
- c) El nombre y el establecimiento del porteador.
- d) El nombre del cargador y del consignatario.
- e) El puerto de carga y el puerto de descarga, así como la fecha en que el porteador se hizo cargo de las mercancías.
- f) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno.
- g) El lugar de emisión del conocimiento de embarque.
- h) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre.
- i) La declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio, que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o consignatario,
- j) Todo límite o límites superiores de responsabilidades convenidos entre las partes.

Por su parte, el *artículo 16*, establece la presunción de que si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre, no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las

mercancías, se considerará que las mercancías presentaban un buen estado aparente.

El *artículo 20*, se refiere a la prescripción de las acciones relativas al transporte de mercancías. Toda acción prescribirá, si no se ha invocado un procedimiento judicial o arbitral, dentro de un plazo de dos (2) años. Dicho plazo de prescripción comenzará a correr a partir del día en que el porteador haya entregado las mercancías, o parte de ellas, o a partir del último día en que debieron haberse entregado.

Es importante mencionar que, a diferencia de las Reglas de la Haya-Wisby, las Reglas de Hamburgo regulan detalladamente los rubros de la jurisdicción y el arbitraje.

La facultad de ejercitar cualquier acción relacionada con el transporte marítimo se encuentra regulada en el *artículo 21*, el cual, establece que en todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías, el demandante podrá a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente, de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los siguientes lugares:

- a) El establecimiento principal o la residencia habitual del demandado.
- b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato.
- c) El puerto de carga o de descarga.
- d) Cualquier lugar designado para ello en el contrato de transporte marítimo.

En el *artículo 22* se plantea la posibilidad de someter cualquier disputa sobre el transporte de mercancías al arbitraje, siempre que dicho pacto se encuentre por escrito y sean aplicadas las normas del Convenio de Hamburgo por el árbitro o tribunal arbitral en la solución de dicha controversia.

Finalmente, el *artículo 31* establece que un Estado deberá efectuar la denuncia correspondiente ante el Gobierno Belga respecto del Convenio de 1924, para poder formar parte del Convenio de Hamburgo, 1978.

Como podemos observar de ambos acuerdos internacionales, nuestra Ley de Navegación hace suyos algunos aspectos, principalmente en lo que se refiere a conceptos y responsabilidad de las partes.

A pesar de que las Reglas de Hamburgo entraron en vigor desde el mes de noviembre de 1991, aún no han sido ratificadas por un número de Estados, entre los que encontramos a México, que representen el nivel que sí mantienen en su conjunto los Estados que se han vinculado a las Reglas de la Haya-Wisby de 1924.

LISTA DE ESTADOS QUE APLICAN LAS CONVENCIONES.¹⁵⁷

Alemania	HAYA-WISBY*	Kuwait	HAYA
Argentina	HAYA	Líbano	HAMBURGO
Australia	HAYA-WISBY	Luxemburgo	HAYA-WISBY
Austria	HAMBURGO	Madagascar	HAYA
Bahamas	HAGUE	Malawi	HAMBURGO
Bangla Desh	HAGUE*	Malasia	HAYA
Barbados	HAMBURGO	Mauritas	HAYA
Bélgica	HAYA-WISBY	México	HAYA-WISBY
Belice	HAYA	Mónaco	HAYA
Bolivia	HAYA	Marruecos	HAMBURGO
Botswana	HAMBURGO	Mozambique	HAYA
Bulgaria	HAYA*	Nueva Zelanda	HAYA-WISBY
Camerún	HAMBURGO	Nigeria	HAMBURGO
Canadá	HAYA-WISBY*	Noruega	HAYA-WISBY
Chile	HAMBURGO	Paraguay	HAYA
China	HAYA-WISBY*	Perú	HAYA
Croacia	HAYA	Polonia	HAYA-WISBY
Cuba	HAYA	Portugal	HAYA-WISBY*
Dinamarca	HAYA-WISBY	Rumania	HAMBURGO
Estados Unidos de Norteamérica	HAYA	Sierra Leona	HAMBURGO
Ecuador	HAYA-WISBY	Singapur	HAYA-WISBY*
Egipto	HAMBURGO	Eslovenia	HAYA
Estonia	HAYA*	Sudáfrica	HAYA-WISBY*
España	HAYA-WISBY	Sri Lanka	HAYA-WISBY
Filipinas	HAYA*	Suecia	HAYA-WISBY
Finlandia	HAYA-WISBY	Suiza	HAYA-WISBY
Francia	HAYA-WISBY	Siria	HAYA-WISBY
Grecia	HAYA-WISBY	Tanzania	HAMBURGO
Holanda	HAYA-WISBY	Tailandia	HAYA-WISBY*
Hungría	HAMBURGO	Trinidad y Tobago	HAYA
Islandia*	HAYA-WISBY	Túnez	HAMBURGO
India	HAYA*	Turquía	HAYA
Indonesia	HAYA-WISBY*	Uganda	HAMBURGO
Irán	HAYA	Reino Unido	HAYA-WISBY
Irak	HAMBURGO*	Rep. Dominicana	HAYA
Irlanda	HAYA-WISBY*	Yugoslavia	HAYA
Israel	HAYA-WISBY*	Zaire	HAYA
Italia	HAYA-WISBY	Zambia	HAMBURGO
Jamaica	HAYA		
Japón	HAYA-WISBY	*Países que han introducido a su legislación nacional las Reglas de La Haya, La Haya - Wisby o Hamburgo, pero que no son partes de dichos Convenios.	
Kenia	HAMBURGO		

¹⁵⁷ MILLS, Stephen, *Bills of Lading*, (North of England P&I Association Loss Prevention Guides), Anchorage Press. UK, 1998, p. 114.

CONCLUSIONES.

PRIMERA. Las diversas cuencas geográficas donde se ejerció comúnmente la navegación en la antigüedad, generaron usos y costumbres en materia marítima cuyo contenido fue, durante muchos siglos, la reglamentación básica de las relaciones marítimas, constituyéndose así, un orden jurídico consuetudinario para la actividad navegatoria.

SEGUNDA. El conocimiento de embarque encuentra su origen en aquel extracto del cartulario o libro del cargamento que llevaba el escribano del buque, en el cual se hacían las anotaciones pertinentes respecto de la mercancía embarcada en el navío, y que debía entregarse a cada comerciante como recibo de las mercancías cargadas.

TERCERA. El transporte marítimo representa una excelente opción debido a su gran capacidad de carga y a su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, volúmenes y valores, por lo que ha sido elegido por un elevado número de empresas a nivel mundial como el modo de transporte predominante, como en el caso de nuestro país, donde por mucho, es el que desplaza los volúmenes más grandes de carga del comercio exterior mexicano.

CUARTA. Gran parte del volumen de mercancías inherentes al tráfico marítimo mundial se transporta a través de los servicios que tienen organizados las compañías navieras de carácter permanente, donde el régimen jurídico de dicha contratación, se encuentra regido por el conocimiento de embarque, el cual, ha venido evolucionando a lo largo

del tiempo a la par del comercio internacional, buscando dar mayor seguridad y rapidez a las operaciones del sector naviero.

QUINTA. El conocimiento de embarque posee una naturaleza jurídica tripartita, considerándolo primordialmente como un título de crédito, de la categoría de los títulos representativos de mercancías; además, es un recibo de las mercancías cargadas a bordo del buque y, por último, la prueba por excelencia de la existencia del contrato de transporte de mercancías por agua.

SEXTA. El contrato de transporte de mercancías por agua es un contrato consensual, lo que significa que nace a la vida jurídica con el simple acuerdo de voluntades de las partes que lo celebran. La consensualidad del contrato, es el motivo principal que da lugar a que el conocimiento de embarque no sea requisito para la existencia del contrato de transporte de mercancías por agua, sino que se configure como un documento *ad probationem*, y por esto, a falta del conocimiento de embarque, aquél podrá probarse por cualquier otro medio legal.

SÉPTIMA. La diferencia principal que existe entre el contrato de transporte de mercancías por agua y el contrato de fletamento, consiste en que, en el primero, las partes contratantes tienen el propósito exclusivo de llevar a cabo el traslado marítimo de determinadas mercancías, sin tomar en cuenta el buque transportista; mientras que, en el segundo, la intención de los contratantes es el arrendamiento total o parcial de un buque en específico, donde los elementos de individualización de dicha embarcación, constituyen el elemento esencial de preocupación de los contratantes.

OCTAVA. La función del conocimiento de embarque como recibo de mercancías a bordo del buque, proporciona mayor seguridad jurídica al cargador o embarcador, ya que en caso de existir controversia alguna, sobre la cantidad o estado de la mercancía durante su entrega, este documento servirá de prueba suficiente para evidenciar las condiciones de la carga al momento de su embarque.

NOVENA. El conocimiento de embarque no es el contrato de transporte de mercancías por agua, sino la prueba por excelencia de la celebración de dicho contrato, lo cual ocurre normalmente previo a la firma del conocimiento de embarque.

DÉCIMA. La transferencia de buena fe del conocimiento de embarque a un tercero, tendrá como consecuencia que este documento se convierta en evidencia concluyente, tanto de la condición de la carga al momento del embarque, como de los términos y condiciones conforme a los cuales las partes interesadas convinieron el transporte.

DÉCIMA PRIMERA. El conocimiento de embarque como título representativo de mercancías, otorga a su legítimo poseedor, el derecho personal de exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título, así como el derecho real, de disposición, sobre las mercancías transportadas.

DÉCIMA SEGUNDA. Como título de crédito, el conocimiento de embarque tendrá la función de sustituir la circulación material de las mercancías, lo que otorga gran importancia a este documento, ya que a través de él se facilita la negociación de las mercancías en ruta, favoreciendo así la circulación de la riqueza y el desarrollo del comercio internacional.

DÉCIMA TERCERA. De manera indirecta se encuentra relacionado el conocimiento de embarque con los Incoterms, que son aquellos términos de comercio internacional que establecen y unifican los derechos y obligaciones de las partes dentro de un contrato de compraventa de mercancías que incluye un medio de transporte específico y en concreto, para el conocimiento de embarque, el transporte marítimo; además, el conocimiento de embarque permite, a diferencia de otros documentos similares, la negociación de la mercancía durante su transporte.

DÉCIMA CUARTA. El conocimiento de embarque ha sido objeto de regulación de diversos instrumentos internacionales que buscan la uniformidad de las disposiciones jurídicas que regulan el transporte marítimo de mercancías, bajo el régimen de conocimiento de embarque, a nivel mundial.



COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.
 BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND INTERMODAL SHIPMENT

SHIPPERS DECLARED VALUE \$ (IF NOT DECLARED, LIABILITY LIMIT APPLIES AS PER CLAUSE 16.):

TOTAL No. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER:

The number of containers or packages shown in the "TOTAL No. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER" box which are said by the Shipper to hold or consolidate the Goods described in the "PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE" box, have been received by COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. from the Shipper in apparent good order and condition except as otherwise indicated hereon - weight, measure, marks, numbers, quality, quantity, description, contents and value unknown - for Carriage from the Place of Receipt or the Port of Loading (whichever is applicable) to the Port of Discharge or the Place of Delivery (whichever is applicable) on the terms and conditions hereof INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF, THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE PRECARRIER AND ONCARRIER AS APPLICABLE IN ACCORDANCE WITH THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF.

IN WITNESS WHEREOF THREE (3) ORIGINAL BILLS OF LADING (unless otherwise stated above) HAVE BEEN SIGNED ALL OF THE SAME TENOR AND DATE, ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID.

COMPAÑIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.
 as Carrier

IMP. GUERRA VALPISO

By
 as Agents only for the Carrier

FREIGHT CHARGES	RATE	PREPAID	COLLECT	PAYABLE AT
TOTAL				
Place Issued:				
Date Issued:				

(*) Applicable only when used as intermodal Bill of Lading (see clause 10 on the reverse hereof)

VERSION 12/1987

BIBLIOGRAFÍA.

LIBROS.

1. ACOSTA ROCA, Felipe, INCOTERMS, Términos de Compraventa Internacional, Ediciones Fiscales ISEF, México, 1999.
2. ADAME GODDARD, Jorge, El Contrato de Compraventa Internacional, Mc Graw Hill, México, 1994.
3. ASTUDILLO URSÚA, Pedro, Los Títulos de Crédito, 6ª ed., Porrúa, México, 2000.
4. BARRERA GRAF, Jorge, Estudios de Derecho Mercantil, Derecho Bancario, Derecho Industrial, Porrúa, México, 1958.
5. BARRERA GRAF, Jorge, Tratado de Derecho Mercantil, T. I, Porrúa, México, 1957.
6. BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel, Obligaciones Civiles, 3ª ed., Harla, México, 1984.
7. BELTRÁN MONTIEL, Luis, Curso de Derecho de la Navegación, Astrea, Argentina, 1992.
8. CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, Herrero, México, 1994.
9. CERVANTES AHUMADA, Raúl, Títulos y Operaciones de Crédito, 14ª ed., Herrero, México, 1973.
10. CLIFFORD S., Walton, Leyes Comerciales y Marítimas en la América Latina, T. O, EUA, 1987.
11. CHIRINO CASTILLO, Joel, Derecho Civil III, Contratos Civiles, 2ª ed., Mc Graw Hill, México, 1996.
12. DÁVALOS MEJÍA, Carlos Felipe, Títulos y Contratos de Crédito, Quiebras, Tomo I y II, Harla, México, 1992.

13. DE PINA VARA, Rafael, Derecho Mercantil Mexicano, 27ª ed., Porrúa, México, 2000.
14. DÍAZ BRAVO, Arturo, Contratos Mercantiles, 6ª ed., Harla, México, 1997.
15. ENRÍQUEZ ROSAS, José David, Historia del Derecho Marítimo Mexicano, Ediciones del Gobierno del Estado de Colima, México, 1997.
16. ENRÍQUEZ ROSAS, José David, Transporte Internacional de Mercancías, Porrúa, México, 1999.
17. ESTUDIOS Y DIFUSIÓN MARÍTIMOS, A.C., Legislación Marítima Mexicana, Esdima, México, 1973.
18. FARIÑA, Francisco, Derecho Comercial Marítimo, Doctrina y Jurisprudencia Internacional, T. II, Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo, España, 1948.
19. FLORIS MARGADANT, Guillermo, El Derecho Privado Romano, 20ª ed., Esfinge, México, 1994.
20. GARRIGUES, Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, 9ª ed., T. II, Porrúa, México, 1998.
21. GILMORE, Grant y BLACK, Charles, L., The Law of Admiralty, 2ª ed., The Foundation Press, Inc., EUA, 1975.
22. GÓMEZ GORDOA, José, Títulos de Crédito, 6ª ed., Porrúa, México, 1999.
23. MALVAGNI, Atilio, Derecho Marítimo, Contratos de Transporte por Agua, Roque de Palma, Argentina, 1956.
24. MANTILLA MOLINA, Roberto, L., Derecho Mercantil, 29ª ed., Porrúa, México, 2000.
25. MANTILLA MOLINA, Roberto, L., Títulos de Crédito Cambiarios, Porrúa, México, 1977.
26. MILLS, Stephen y The North of England P&I Association, Bills of Lading, Anchorage Press, Reino Unido, 1998.

27. OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, Porrúa, México, 1981.
28. RAY, José Domingo, Derecho de la Navegación, T. I y II, Abeledo – Perrot, Argentina, 1991.
29. RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ, Joaquín, Derecho Mercantil, Tomo I y II, 24ª ed., Porrúa, México, 1999.
30. ROJINA VILLEGAS, Rafael, Compendio de Derecho Civil, T. II, 25ª ed., Porrúa, México, 1994.
31. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional, UNAM, México, 1994.
32. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Cómo Exportar por Vía Marítima, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1997.
33. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, El Conocimiento de Embarque, Talleres Gráficos de la Nación, México, 1982.
34. TENA, Felipe de J., Derecho Mercantil Mexicano, 16ª ed., Porrúa, México, 1996.
35. TREVIÑO GARCÍA, Ricardo, Los Contratos Civiles y sus Generalidades, 5ª ed., Mc Graw Hill, México, 1995.
36. VARIOS, Gard Guidance on Bills of Lading, Assuranceforeningen Gard Press, Noruega, 2000.
37. VÁSQUEZ DEL MERCADO, Oscar, Contratos Mercantiles, 7ª ed., Porrúa, México, 1999.

LEGISLACIÓN.

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
2. CÓDIGO CIVIL FEDERAL.
3. CÓDIGO DE COMERCIO.
4. LEY DE NAVEGACIÓN.
5. LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO.
6. LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.
7. LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.
8. LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO.

CONVENIOS INTERNACIONALES.

1. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS, DE GINEBRA DE 1980.
2. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, DE HAMBURGO DE 1978.
(REGLAS DE HAMBURGO)
3. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, DE BRUSELAS DE 1924 Y SUS PROTOCOLOS DEL 23 DE FEBRERO DE 1968 Y DEL 21 DE DICIEMBRE DE 1979.
(REGLAS DE LA HAYA - WISBY)

LEGISLACIÓN.

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
2. CÓDIGO CIVIL FEDERAL.
3. CÓDIGO DE COMERCIO.
4. LEY DE NAVEGACIÓN.
5. LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO.
6. LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.
7. LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.
8. LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO.

CONVENIOS INTERNACIONALES.

1. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS, DE GINEBRA DE 1980.
2. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, DE HAMBURGO DE 1978.
(REGLAS DE HAMBURGO)
3. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, DE BRUSELAS DE 1924 Y SUS PROTOCOLOS DEL 23 DE FEBRERO DE 1968 Y DEL 21 DE DICIEMBRE DE 1979.
(REGLAS DE LA HAYA - WISBY)

DICCIONARIOS Y ENCICLOPEDIAS.

1. DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Tomo A-CH, Porrúa, México, 1994.
2. DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Tomo D-H, Porrúa, México, 1994.
3. DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Tomo P-Z, Porrúa, México, 1994.
4. ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR, Tomo II, Ediciones Garriga, España, 1968.

REVISTAS.

1. DEBATTISTA, Charles, INCOTERMS 2000 – The Tender of Shipping Documents in the Maritime Sale of Goods, en "Gard News" (Arendal, Noruega, Assuranceforeningen Gard Press), vol. 157, March/May 2000.

PÁGINAS DE INTERNET.

1. MARITIME ADMINISTRATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA, GLOSSARY OF SHIPPING TERMS, <http://marad.dot.gov/B.html>
 2. FONDO MONETARIO INTERNACIONAL, <http://www.imf.org/external/np/tre/sdr/drates/0701.htm>
 3. INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS (INCOTERMS) 2000, http://www.iccwbo.org/home/incoterms/the_thirteen_incoterms.a
- SP