

875209



UNIVERSIDAD VILLA RICA

ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

**“ANÁLISIS DE LA FIGURA DEL
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
EN EL DERECHO MARÍTIMO”**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN DERECHO

PRESENTA:

MARLENE GUADALUPE ORTIZ SUÁREZ

Director de Tesis:

Lic. Bertha Patricia Gómez González

Revisor de Tesis:

Lic. Gustavo Alberto Casares León de Garay

BOCA DEL RÍO, VER.

2004



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA

INDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO PRIMERO	
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	4
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	4
1.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	4
1.3. DELIMITACION DE OBJETIVO	5
1.3.1. Objetivo General	5
1.3.2. Objetivos Específicos	6
1.4. FORMULACION DE LA HIPÓTESIS	6
1.4.1. Enunciación de la Hipótesis	6
1.5. DETERMINACIÓN DE VARIABLES	6
1.5.1. Variable Independiente	6
1.5.2. Variable Dependiente	7
1.6. TIPO DE ESTUDIO	7
1.6.1. Investigación Documental	7
1.6.1.1. Biblioteca Publica	7
1.6.1.2. Biblioteca Privada	8
1.6.2. Técnicas Empleadas	8
1.6.2.1. Fichas Bibliográficas	8
1.6.2.2. Fichas de Trabajo	8

CAPITULO SEGUNDO

ANTECEDENTES DE DERECHO MARÍTIMO	9
2.1. ANTECEDENTES DE LA NAVEGACIÓN Y DEL DERECHO MARÍTIMO	
A NIVEL MUNDIAL	9
2.1.1. Generalidades	9
2.1.2. Antecedentes del Derecho Marítimo en la Edad Antigua	11
2.1.2.1. Código de Hammurabi	11
2.1.2.2. Código de Manú	12
2.1.2.3. Leyes Rodías	12
2.1.3. Antecedentes del Derecho Marítimo en la Edad Media	14
2.1.3.1. Consulado del Mar	15
2.1.3.2. Roles de Olerón	18
2.1.3.3. Leyes de Wisby	20
2.1.3.4. Guidón de la Mer	21
2.1.3.5. Ordenanzas de Sevilla	22
2.1.3.6. Consulado de México	24
2.1.4. Antecedentes del Derecho Marítimo en la Edad Moderna	25
2.1.4.1. Ordenanzas de Bilbao	25
2.1.4.2. Ley Harte	27
2.1.4.3. Las Reglas de la Haya	27
2.1.4.4. Las Cláusulas de Cogsa	29
2.1.4.5. Las Enmiendas de Visby	31
2.1.4.6. Las reglas de Hamburgo	31

CAPITULO TERCERO	
DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	33
3.1. Concepto del Conocimiento de embarque	33
3.2. Partes que Intervienen en el Conocimiento de Embarque	39
3.3. Derechos, Obligaciones y Responsabilidades de las Partes que Integran el Conocimiento de Embarque	40
3.4. Modalidades del Conocimiento de Embarque	46
3.5. Formalidades, Menciones, Descripciones del Conocimiento de Embarque..	56
3.6. Diferencia entre el Conocimiento de Embarque y Contrato de Transporte Marítimo	75
CAPITULO CUARTO	
INFLUENCIA DEL DERECHO MARITIMO EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	85
4.1. Concepto de Derecho Marítimo	85
4.2. Influencia del Derecho Marítimo en el Conocimiento de Embarque	86
4.3. Fuentes del Derecho Marítimo	89
CONCLUSIONES	92
RECOMENDACIONES	96
BIBLIOGRAFÍA	99
ICONOGRAFÍA	100

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación, tiene como directrices estructurales las que están consignadas en el Reglamento del taller de elaboración de Tesis de la Universidad Autónoma de Veracruz Villa Rica, por cuanto hace al aspecto metodológico.

Por ende, el primer capítulo del mismo está compuesto, en un primer término por las ideas esenciales de la figura Jurídica a analizar, es decir, el Conocimiento de Embarque. Dentro de este mismo capítulo también se abordan los objetivos a desarrollar así como la formulación del problema, que en otras palabras es la importancia que tiene conocer la figura Jurídica del Conocimiento de Embarque. La justificación del problema planteado, el resaltar lo necesario que es conocer el documento denominado Conocimiento de Embarque.

Así también como la hipótesis formulada, toda vez que es el documento probatorio de un Contrato de Transporte, trae consigo tres funciones que resultan ser inseparables una de otra; como un medio de prueba de ciertas circunstancias, recibo de la mercancía y título de crédito representativo de estas mismas.

En el capítulo segundo siguiendo un orden cronológico, se desarrollan los antecedentes del Conocimiento de Embarque, con la finalidad de establecer los indicios de tan importante figura en el ámbito del Derecho Marítimo, desde los.

tiempos mas remotos, dándonos como resultado los antecedentes de la Navegación y del Derecho Marítimo, especificando los ordenamientos que resaltaron durante los años comprendidos en cada una de las épocas señaladas, tales como la edad antigua, la de la edad media, la época moderna y finalmente la actual considerada ya como época contemporánea.

Entrando en materia del tema que se avoca en el capitulo tercero se hace referencia a lo que es el concepto del Conocimiento de Embarque, cual es el origen de este vocablo, así también como la definición establecida por diversos autores, las funciones que este mismo realiza, sin dejar de considerar importante las diversas modalidades que existen de esta figura Jurídica, al igual que las partes que intervienen y los derechos, obligaciones y responsabilidades que contraen cada una de estas, según lo establece la Ley como también muchos Convenios Internacionales lo señalan.

El capitulo cuarto hace referencia a el marco reglamentario del Conocimiento de Embarque, es decir la enorme influencia que tiene esta institución a nivel Internacional, tanto en el área del Derecho Marítimo Nacional e Internacional, y esto resulta muy interesante puesto que no siendo México una potencia en infraestructura y tecnología, resulta ser un punto de gran apoyo el encontrarse en medio de otros países, en cuanto al transporte de las mercancías, carga y descarga de las mismas.

A su vez, se establece la diferencia que existe entre el Conocimiento de Embarque y el Contrato de transporte, la cual es de suma importancia resaltar por lo confuso que puede resultar ser, si no se tiene noción sobre el tema.

Presentando todo el conjunto de razonamientos inherentes a este tema; finalizando con las consabidas conclusiones y recomendaciones al tema. La propuesta planteada, no resulta acomodaticia, sino que por el contrario, se inspira

en sentidos anhelos de fomentar una cultura jurídica propia, alimentada por la iniciativa de espíritus capaces de cuestionar las respuestas que vienen dadas, no para destruirlas, sino que para discutir las.

Ello, con el propósito de que al ponerlas a prueba brinden su más íntimo secreto, cual es, muchas veces, la esencia misma de la institución en análisis, esencia que es donde frecuentemente suelen llegar los más ilustres autores.

CAPITULO I

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

¿Por qué es importante conocer la figura del Conocimiento de Embarque?

1.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Con la finalidad de lograr resaltar la importancia del Conocimiento de Embarque sobre todo dentro del ámbito del Derecho Marítimo, encontrándose el mar vinculado a las primeras épocas de la humanidad, desde aquellos tiempos en que el hombre supera la etapa de ser nómada para convertirse en un ser sedentario necesitando conquistar nuevos espacios con el único objetivo de satisfacer sus necesidades cambiantes y evolutivas:

Las primeras civilizaciones que se asentaron en las costas de los diferentes litorales que conforman nuestro mundo fueron quienes se aventuraron a la mar con primitivas embarcaciones, surgiendo una gran conexión de civilizaciones y posteriormente entre grandes potencias lo cual obligo a perfeccionar los registros de carga, pasando a formar parte de la documentación que cada embarcación debía consignar al momento de zarpar de cualquier puerto y al momento de atracar en cualquier terminal marítima; es de esta manera como las primeras disposiciones de navegación consagraron la figura del registro de carga, misma

que ha evolucionado cambiando constantemente hasta convertirse en el actual título valor representativo, el Conocimiento de Embarque, que es el tema objeto de estudio en el presente trabajo.

Siendo México un País rodeado por mar, es de gran importancia resaltar la enorme actividad de transportación marítima, lo mucho que se puede explotar en ese aspecto, para la creación de empleos, como también para poder subsanar las grandes lagunas existentes respecto de la falta de Leyes que regulen este tema en específico, falta mucho por hacer en materia Legislativa, toda vez que vivimos en un país que esta en vías de desarrollo y que poco a poco nos hemos ido despegando de los países tercermundistas.

Se considera importante el Conocimiento de Embarque, por que una de las finalidades del Derecho es la regulación, siendo conveniente aclarar que en su mayoría las diferentes Legislaciones coincidieron al momento de la elaboración de algunas de las disposiciones referidas al Conocimiento de Embarque, pero no cabe duda que esta materia por muchas otras razones es un gran objeto de interés por su constante expansión y evolución, así como la necesidad de transportar los diferentes productos que se colocan en el mercado Internacional, siendo la seguridad lo que confiere su eficacia probatoria. El derecho se ve favorecido con este tipo de temas por ser una de las Instituciones Jurídicas con más perspectivas a futuro. Ya que con los avances tecnológicos el Conocimiento de Embarque no es una figura obsoleta, por el contrario ha evolucionado también con el llamado Conocimiento de Embarque Electrónico.

1.3. DELIMITACION DE OBJETIVOS

1.3.1. Objetivo General

Analizar la importancia que tiene el Conocimiento de Embarque en el ámbito del Derecho Marítimo.

1.3.2. Objetivos Específicos

1.3.2.1. Relatar los antecedentes de la Navegación y del Derecho Marítimo a nivel mundial.

1.3.2.2. Distinguir las figuras integrantes del Conocimiento de Embarque estableciendo sus conceptos, derechos, obligaciones y responsabilidades.

1.3.2.3. Describir las modalidades del Conocimiento de Embarque, así como también los requisitos que lo integran.

1.4. FORMULACION DE LA HIPÓTESIS

1.4.1. Enunciación de la Hipótesis

El Conocimiento de Embarque es una figura fundamental dentro del Derecho Marítimo, siendo el documento probatorio de un Contrato de Transporte, trae consigo tres funciones que resultan ser inseparables una de otra; como un medio de prueba de ciertas circunstancias, recibo de la mercancía y título de crédito representativo de estas mismas.

Esta Institución Jurídica no se encuentra debidamente regulada por el sistema Jurídico de nuestro País. Para nuestra mala fortuna fueron derogados del Código de Comercio los artículos relacionados al Conocimiento de Embarque, teniendo que recurrir entonces para su regulación a la Ley de Navegación y demás Convenciones Internacionales.

1.5. DETERMINACIÓN DE VARIABLES

1.5.1. Variable Independiente

En el ámbito Nacional con la reciente derogación de los Artículos relativos al Conocimiento de Embarque en el Código de Comercio; a pesar de que la Ley Aduanera junto con la Ley de Navegación regulan en unos de sus capítulos el Conocimiento de Embarque los Órganos Legislativos deben presentar modelos y

soluciones en forma inmediata, ya que los destinatarios de las Normas no solo están preparados para poder ponerlas en práctica si no que necesitan de manera urgente un Estatuto Legal exclusivo en el cual basarse.

De lo contrario los sistemas contractuales privados aunados a los convenios Internacionales acabaran imponiendo los modelos y reglas por los cuales se rigen y resultan ser los más convenientes.

1.5.2. Variable Dependiente

Al no existir en nuestro país un ordenamiento legal que regule única y exclusivamente el Conocimiento de Embarque, ha traído como consecuencia una laguna dentro del Derecho Marítimo, teniendo que basarnos en otras Leyes, ordenamientos y Convenciones para poder regular esta importante y abandonada Institución Jurídica.

1.6. TIPO DE ESTUDIO

1.6.1. Investigación Documental

El tipo de investigación realizada es documental de tipo analítico, utilizando revisiones bibliográficas extraídas de Bibliotecas Públicas y Privadas, así como también el estudio de las diferentes Legislaciones y Convenciones relacionadas con el presente tema, así como consultas hechas por Internet.

1.6.1.1. Bibliotecas Públicas

Biblioteca "USBI" Unidad de Servicios Bibliotecarios y de Información Av. Adolfo Ruiz Cortines S/n esquina Juan pablo II, Fraccionamiento Jardines de Mocambo. Boca del Río, Ver.

Biblioteca Ignacio Zaragoza, Calle Ignacio Zaragoza entre Canal y Esteban Morales, Colonia Centro.

1.6.1.2. Bibliotecas Privadas

Biblioteca de la Universidad "Villa Rica", Urano S/n esquina Progreso, Boca del Río, Ver.

1.6.2. Técnicas Empleadas para la recopilación de la investigación

Para la recopilación de la información de la presente investigación se consultaron diversos libros relativos a la materia.

1.6.2.1 Fichas Bibliográficas.

Las fichas bibliográficas fueron elaboradas cumpliendo con todos los requisitos que señala la metodología de la investigación, como el nombre del autor, título del libro, edición, editorial, lugar y fecha de edición y números de páginas consultadas.

1.6.2.2 Fichas de Trabajo

Las fichas de trabajo fueron elaboradas cumpliendo con todos los requisitos que señala la metodología de la investigación, señalando el contenido técnico de cada uno de los libros que se consultaron.

CAPITULO SEGUNDO

ANTECEDENTES DEL DERECHO MARÍTIMO

2.1 ANTECEDENTES DE LA NAVEGACIÓN Y DEL DERECHO MARÍTIMO A NIVEL MUNDIAL

2.1.1 Generalidades

Desde los tiempos mas remotos de la historia, el ser humano ha navegado siendo la navegación por mar, la constituyente de la médula del Derecho Marítimo, ha contribuido durante la sucesión de los siglos a la evolución del mismo, por forjarse de acuerdo a las necesidades de los comerciantes Marítimos, dando como resultado una serie de Regímenes Jurídicos para regular esta práctica.

Los primitivos pueblos de la antigüedad tenían una profunda aversión a las travesías Marítimas, por los testimonios, mitos, y Leyendas forjadas acerca del mar, pero debido al gran espíritu aventurero poseído por el hombre le permitió llegar a descubrir grandes parajes, basándose al principio de técnicas rudimentarias, ya que los barcos como medio de transporte fueron utilizadas mucho antes de surgir los vehículos terrestres conocidos actualmente, no solo podían ir por tierra a pie o en carretas jaladas por caballos o bueyes si no también existía ya la opción de ir por mar en embarcaciones hechas con troncos de árboles ahuecados y moldeados, las conocidas canoas, o un conjunto de troncos amarrados entre sí que son las llamadas balsas, ayudándose en

ocasiones para impulsarse y avanzar en el mar de remos, también utilizaban la fuerza del viento para desplazar la nave, posteriormente conforme iba evolucionando el hombre aparejado a él se desarrollaron técnicas como la carpintería, el uso de herramientas metálicas y nuevos inventos hicieron que la navegación, que era utilizada para la transportación de mercancías fuera un arte que avanzaba evolucionando rápidamente.

Por las causas ya anteriormente mencionadas en un principio la navegación solo se limitaba al cabotaje, por aguas interiores sin perder de vista la costa o en su caso iría bordeando, intentando evitar el adentrarse a alta mar, se hacía solamente de día, al llegar la noche resguardaban las naves en un puerto o ensenada para evitar que estas corrieran algún peligro. La época del año era un factor importante para los antiguos marinos dependiendo de esta era como se aventuraban a realizar sus viajes Marítimos únicamente en verano, por ser esta la estación con las mejores condiciones climáticas existentes.

En invierno la navegación quedaba suspendida en absoluto, poniendo las embarcaciones en seco en las playas, en un principio mediante grandes troncos de madera para botarlas de nuevo al agua al llegar la primavera. En las zonas templadas se desarrollo el comercio, la navegación y difusión cultural de mejor forma, ya que en cualquier época del año les era fácil navegar.

“Lo que ahora llamamos Derecho Marítimo, o mejor dicho, las Reglas que fueron agrupándose con ese nombre, brotaron aquí y por allá sin que nadie pueda precisar el lugar exacto de su nacimiento, y es natural que fuera así, ya que los navegantes primitivos no fueron oriundos de un lugar determinado; como quien dice brotaron por todas partes al impulso de una necesidad común: Ejercitar el comercio, mediante la navegación.”¹

¹ Solís Guillén, Eduardo, *Derecho Marítimo Mercantil, Derecho Naval Militar*, México, Porrúa 1987, p. 123

2.1.2. Antecedentes del Derecho Marítimo en La Edad Antigua

Existen Leyes Marítimas tan antiguas, tanto como la historia de la vida misma del hombre en la mar, buscando siempre Normar la actividad que desempeñaban para sobrevivir. "Las experiencias de unos y de otros fueron acumulándose hasta el momento en que crearon reglas de lo que podemos llamar Derecho Consuetudinario. O sea el conjunto de experiencias que fueron reuniendo los hombres que vivían de la navegación y cuyo Conocimiento personal intercambiaban mutuamente, ya fuera de un puerto de la misma región o de puertos lejanos. Siglos mas tarde, esos usos y costumbres formaron cuerpo de Leyes, con nombres propios que se han conservado hasta nuestros días..."²

2.1.2.1. Código de Hammurabi

Se dice que es este el documento Legislativo más antiguo del Derecho Marítimo que se conoce, contenía toda una recopilación de Leyes existentes básicamente en la Ley del Talión.

"Hammurabi siendo el Sexto Rey de Babilonia (2. 000 años antes de J.C.), quien lo mando labrar en un gran cilindro de piedra que fue descubierto en Susa en el año de 1992 de nuestra era."³ Proviene de este Código la frase tan mencionada mas ya no aplicada como Sentencia en nuestros tiempos: Ojo por ojo, diente por diente. "Referente al Derecho Marítimo contiene algunas disposiciones sobre la construcción naval, el Contrato de Embarque de los tripulantes, la cuantía del flete, la responsabilidad del patrón, abordajes"⁴

A su vez también regulaba el arrendamiento de barcazas, barcos, barcos a remo, la responsabilidad para las partes, establecía sanciones en casos de

² *Idem.*

³ Gamechogoicoche, Francisco (coord.), *Nueva Enciclopedia Juridica*, Barcelona, Francisco Seix, 1958, t.IX, p. 617.

⁴ Gamechogoicoche, Francisco (coord.), *Ob. Cit.*, nota3, p.629.

incumplimiento y descuido del barquero ya sea que la embarcación se hundiera con la carga o bien que esta se perdiera pero la nave lograra salir a flote.

2.1.2.2. Código de Manú

Conjunto de Leyes que poseyó la India, considerado como el más antiguo llegado completo a nosotros hasta que se descubrió el Código de Hammurabi, esta compilación es de carácter Jurídico, Económico y hasta Religioso el cual describe el comportamiento del hombre en su vida terrenal, "Su antigüedad no remonta mas allá del siglo XIII (antes de J.C.), tal es el código de Manú o mas propiamente: Manava Darmasarta, revelado por Manú en el origen de los tiempos"⁵

Este Código se halla dividido en doce libros que pretenden abarcar todos los aspectos del comportamiento humano, principios de organización, social, moral, religiosa y educativa. Leyes Civiles y Penales.

Se encuentra escrito en sánscrito, durante su vigencia este Ordenamiento contribuyo a un adelanto social toda vez que limitaba la venganza privada, siendo posteriormente esto mismo lo que resultara ser un impedimento para las reformas sociales que la India necesitaba.

"En su libro octavo, versículos 157 y 406 al 409 contiene preceptos alusivos al transporte marítimo y al flete"⁶

2.1.2.3. Leyes Rodias

"Surgen en Grecia en el año 408 a. C., fueron la primera Codificación de contenido Marítimo"⁷.

⁵ *Idem.*

⁶ *Idem.*

⁷ *Diccionario Jurídico Mexicano*, 6ª.ed., México, Porrúa, p. 1002.

Aun cuando surgieron en la Edad Antigua este Compendio de Leyes "Tuvo una vigencia mundial durante toda la Edad Media, aun que es segura su existencia, se desconocen los textos fidedignos; pero en lo que no hay duda, es que en el año 55 a.C., aparecen incluidas en la Legislación Romana con el nombre de Lex Rodias".⁸ Toma este nombre por provenir de las Islas de Rodas y en realidad se trataba de una recopilación de Usos de los mercaderes y Costumbres en el Comercio Marítimo, "Sin ser los Griegos un pueblo Legislador, el Griego fue el primero que Reglamenteó en forma sistemática lo relativo a la Navegación; y fueron en especial los Rodios los que, a través de una copiosa Legislación Marítima señalaron los rumbos que habían de seguir los sistemas Jurídicos del futuro en relación a los problemas del mar.

La frecuencia de la Navegación dio a los Isleños de Rodas ocasión de publicar sus Leyes Marítimas, y de este modo hubo la posibilidad de que el pueblo Romano las incorporara a su Legislación. Los Rodios comerciaban con Pueblos del Mediterráneo y extendieron su Comercio hasta el Mar Indico."⁹

"De esta Ley queda un fragmento referente a la echazón, por lo que dicha Ley, de paternidad Helénica, ha sido rebautizada por los autores con la denominación latina de Lex Rhodia de lactu. Este título da a entender que la Ley en cuestión se ocupa únicamente de la Echazón, cuando lo cierto es que se exponen en ella numerosas materias de Derecho Marítimo, como lo son los robos cometidos a bordo por los tripulantes, las riñas y lesiones entre ellos, los castigos, la revocación del viaje y cambio de la ruta, la responsabilidad de los cargadores el deposito de los objetos preciosos en manos del patrón, las personas abandonadas en el viaje, los prestamos marítimos, los fletamentos y arras, la asociación entre diversas naves, la responsabilidad por hechos culposos, la contribución a la avería

⁸ Solís Guillén, Eduardo, Op. Cit., nota 1, p. 124.

⁹ Ramírez Baños, Federico, *Desarrollo Histórico del Derecho Marítimo*, <http://www.bma.org.mx/publicaciones/elforo/1964/abril-junio/desarrollo.html>

gruesa, los salarios de los tripulantes, el salvamento de los efectos del buque y de las mercancías en caso de naufragio."¹⁰

2.1.3. Antecedentes Del Derecho Marítimo En La Edad Media

Con la gran revuelta que causo la caída del Imperio Romano en todos los ámbitos Jurídicos, Filosóficos, Religiosos, Sociales, etc, manejados en ese entonces hubo gran impacto que no favoreció a todos los Pueblos como fue el caso del Comercio Marítimo del Mediterráneo, pero en otros mares el llamado arte de la Navegación fue progresando favorable y notablemente. "Los Normandos, arriesgados Navegantes procedentes del norte de Europa, que realizaron frecuentes incursiones en los Puertos y Ríos de los Países Europeos, fueron los primeros que supieron maniobrar las velas en forma que diera impulso a la embarcación aun con viento contrario; novedad tan asombrosa en aquella época que se llego a considerarla como arte de encantamiento"¹¹

Al tiempo que esto sucedía la construcción de los barcos se iba perfeccionando al grado de que apenas se lograba diferenciar entre una y otra embarcación por su tamaño y forma. "En este período, mientras el Derecho Comercial Terrestre y con frecuencia el mismo Derecho Civil permanecen abandonados a la incertidumbre y a las variaciones de la tradición, el Derecho Marítimo adquiere una estabilidad en la redacción de numerosos textos de carácter Legislativo unos, de forma Doctrinal los demás"¹²

Cuenta la historia, que como resultado de un Congreso de sabios reunidos en Portugal la Ciencia de la Navegación tuvo grandes adelantos, se recomendaron entre ellos la aplicación del astrolabio el cual es una especie de telescopio rudimentario que se utilizaba en aquella época, posteriormente vino la invención

¹⁰ Gamechogoicoche, Francisco (coord.), Op. Cit., nota 3, p. 630.

¹¹ *Ibidem*, p. 631.

¹² Ramírez Baños, Federico, Op., Cit., nota 9, p. 8.

de la brújula la cual revoluciono totalmente la práctica de la Navegación, posteriormente a esto España descubre un Nuevo Mundo en Occidente, pero no todo en esta época fueron progresos para bien, hubo muchos problemas y un ejemplo de esto son las famosas cruzadas que no fueron benéficas para los avances sociales, pero si lo fueron para el florecimiento del Comercio Marítimo de los Puertos del Mediterráneo que se encontraban en un total abandono.

2.1.3.1. Consulado del Mar

"Entre los muchos gremios de la Edad Media o quizás antes, surgió en Europa el de los mercaderes. Se unieron para defender y proteger sus intereses comunes. Esas corporaciones se manifestaron de diversas maneras, ya fuera en lo que llamaron universidades, artesanos de alguna especialidad o lo que fuera, siempre que tuviera como característica defender esos intereses comunes... Al frente de cada asociación había uno o más Cónsules elegidos en junta general de asociados. Los Cónsules se acompañaban por lo general de un Jurisconsulto a quien le daban el nombre de Prior...Y en esta forma nació lo que corriendo con el tiempo tomo el nombre de Consulado del Mar, que impartía Justicia conforme a Usos y Costumbres, inspirando sus decisiones en la equidad. Tenían por característica la rapidez con la que dictaban sus sentencias."¹³

Se conserva en Valencia en el archivo Municipal, cuenta la historia que la vida comercial había adquirido un notable incremento poco después de constituido el Reino de Valencia. Todo este intenso movimiento Marítimo Mercantil necesitaba de manera urgente una serie de Leyes que regularan las relaciones derivadas del Comercio Marítimo y después de muchas peticiones por parte del pueblo, su Monarca accedió y sus Reglas fueron en este el llamado Libro del Consulado del Mar.

¹³ Solís Guillén, Eduardo. Op. Cit., nota 1, p. 125.

Posee una extraordinaria compilación de Costumbres Marítimas del Mediterráneo, esta redactado en romance la cual es una lengua de origen Catalán, dicen que el nombre que debió ser el de Libro de Costumbres del Mar, pero se le dio el de Consulado por haber sido aplicado por un cuerpo Jurisdiccional, ya que se atribuye que fue aplicado durante el Reinado de Jaime II.

"El lugar de su aparición ha sido también discutido. Casaregis, Gaetani, Jorio y otros autores Italianos han señalado la ciudad de Pisa como su tierra de origen, añadiendo que fue confirmado en la Basílica de San Juan de Letrán en las calendas de 1075; pero aparte de que es de fecha posterior el catalán en que está redactado, lengua que no se hablaba en Pisa, pudo y debió ser de gran utilidad a los redactores del Consulado del Mar. Se controvertió si la aparición se realizó en Marsella o en Barcelona, lugares ambos en que se hablaba el Catalán, En cuanto al autor, algunos tratadistas, lo atribuyen a los Magistrados de Barcelona y otros lo hacen obra de los Reyes de Aragón"¹⁴.

"Poco a poco fueron tomando cuerpo de Ley las Costumbres características de los Navegantes o de los Comerciantes, dedicados al Comercio Marítimo, y de esta suerte los Consulados que nacieron para atender las necesidades Jurídicas de los Comerciantes, continuaron dedicados a los problemas de Navegación exclusivamente. El tribunal se llamaba Consulado del Mar y la Ley que se aplicaba en ellos tenía nombre propio: Libro del Consulado del Mar"¹⁵

Existen opiniones más que amplias generalizadas que resultan ser creíbles por la época en la que dicha Compilación de Leyes se aplicó, siendo una obra de varios hombres sabios, conocedores en la materia, instruidos así como experimentados en lo que a la Navegación y Comercio Marítimo se refería.

¹⁴ Ramírez Baños, Federico. Op., Cit., nota 9, p. 8.

¹⁵ *Idem*.

"El Libro del Consulado se compone de materiales de la Lex Rhodia, de los Códigos Romanos, del Derecho Bizantino y de las prácticas que estaban en uso a fines del siglo XII entre los Genoveses, Písanos, Sicilianos, Venecianos, Napolitanos y Marselleses. Consta de 252 capítulos, a los cuales se añadieron otros con posterioridad, que se fueron incluyendo en las distintas ediciones, hasta llegar a tener 334, un tanto carentes de sistematización, defecto que trató de corregir Capmany, concretando los 252 capítulos primitivos en 14 títulos"¹⁶

"El libro Consulado del Mar tuvo siempre carácter particular, es decir, actuó siempre desprovisto de la sanción de algún soberano; no fue Ley sancionada o impuesta por alguna Autoridad, su importancia duro por mas de tres siglos consecutivos, desde el Báltico Constantinopla; hasta que poco a poco lo fue superando otro gran cuerpo de Leyes Marítimas."¹⁷

Entre las diversas disposiciones que maneja este Cuerpo Normativo, mencionare las mas importantes: "Al señor propietario del barco se le daba el tratamiento de patrón, nombre que subsiste todavía en la persona que maneja alguna embarcación; El patrón era el responsable de los daños que sufriera la carga una vez puesta a bordo; El cargador tenia derecho a viajar con sus mercancías; El escribano que de todo daba fe, por el desempeño de su comisión, recibía gratuitamente, además de su sueldo, tinta, papel, pergamino, una camisa y zapatos; La carga averiada por ratas, era indemnizada por el patrón si no había tomado las medidas adecuadas contra aquellas.

Para proceder a una Echazón, el patrón tenia que pronunciar algunas palabras sacramentales y después de eso, esperaba que alguno de los fletadores arrojara algo al mar (como señal de que se aprobaba la echazón); El pasajero se le llamaba peregrino y pagaba flete por su persona; y por separado pagaba flete

¹⁶ Ramírez Baños, Federico, Op., Cit., nota 9, p. 8.

¹⁷ Solís Guillén, Eduardo, Op. Cit., nota 1, p. 125.

por sus mercancías, en su caso. En caso de defunción de un peregrino, su traje mejor pasaba al poder del piloto y el dinero quedaba en custodia del patrón en espera de que alguien lo reclamara en el plazo de tres años; si no había reclamación, el dinero se entregaba al Obispo del lugar de Embarque del peregrino, para ser aplicado por su alma., Cada peregrino estaba obligado a pasar por cuanto dijera el patrón y no podía abandonar el barco hasta el puerto de su destino. Esto se hacía para seguridad de vidas y de haciendas, ya que todos estaban obligados militarmente el barco en caso de ataque, de piratas específicamente.

Los tripulantes podían solicitar la venta del barco para hacerse pago de sus haberes, si el patrón no pagaba una vez recibido el importe del flete., Y por último el Libro Consulado del Mar, disponía que el patrón tenía la obligación de tener a bordo cuando menos dos gatos.”¹⁸

Dicho cuerpo Legal gozo de prestigio Internacional, siendo respetado por los Pueblos hasta los primeros años del siglo XVIII en el que relata la historia Valencia perdió sus fueros y con esto Autoridad para hacer valer dicha fuerza legal.

2.1.3.2. Roles de Olerón

Proviene su nombre de una pequeña isla llamada Olerón, cuyo Tribunal fue uno de los más importantes por la rigidez de las Sentencias que aplicaban, hicieron posteriormente una colección de estas mismas. Todo esto debido a que “Leonor, reina de Francia y duquesa de Aquitania, deseando que su País contara con una Legislación Marítima propia, no obstante que, como quedó expresado, existía el Consulado del Mar, que tenía aplicación en casi todos los mares de Europa, ordenó que se compilaran las Sentencias y Juicios del mar poniente, a fin

¹⁸ *Ibidem*, p. 125

de que sirviesen de guía para resolver los conflictos planteados por la Navegación y el Comercio Marítimo.”¹⁹

Según la histografía durante un tiempo bastante prolongado tuvieron aplicación en varias ciudades que manejaban Puertos, “se destaca, entre las materias de este Ordenamiento, lo relativo a la regulación del Transporte Marítimo, el Contrato de Fletamento e, incipientemente, la forma de documentar el acto, a través de lo que hoy se denomina Conocimiento Marítimo, omitiéndose cuestiones tan importantes como el Seguro Marítimo y el cambio.”²⁰

Escritos en lengua Gascona y llamados de diversas maneras los Roles, Rollos, Juicios, Reglas de Olerón llegaron a constituir las disposiciones que estos establecían para los Pueblos de Francia e Inglaterra así como Puertos Portugueses, como se menciona mas adelante, entre otros la regla universal en la resolución de las controversias en materia Marítima que se suscitaban. Es de suma importancia mencionar que en el Siglo XIII estos Roles de Olerón recibieron el nombre de Layros.

“Los Roles están distribuidos en veinticuatro capítulos que regulan los múltiples casos frecuentes en la Navegación de aquellos tiempos, por lo que no es de extrañar la influencia que ejerció no solo en Francia, si no también en los puertos del Mar del Norte y del Báltico, así como en los del Cantábrico, que adoptaron estos Roles modificándolos según su conveniencia además de su utilidad, añadiendo otras estipulaciones en cuanto a las contrataciones con Inglaterra, Escocia, Normandía, Flandes y Calais, por que los llamados Juicios de Olerón, limitaban los casos de la Navegación desde Burdeos a otros Puertos de Francia Occidental.”²¹

¹⁹ Scialoja, Antonio, *Sistema del Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, Bosch, 1950, p. 68.

²⁰ Salvador, M. Elías, *Apuntes de Derecho Mercantil*, México, Porrúa, 1958, p. 15.

²¹ Gamechogoicoche, Francisco (coord.), *Op. Cit.*, nota 3, p. 633.

Para los estudiosos del Derecho poder conocer un poco mas a fondo el contenido de en este caso los Roles de Olerón, resulta bastante interesante, y haré mención de alguno de estos: "Prohibición del patrón para vender la Nave a su cargo (estando de viaje); Prohibición al patrón de emprender viajes, sin consultar a la tripulación.; Salvamento de buques naufragados o de innavegabilidad del barco; Obligación de la tripulación de no abandonar la nave sin previa licencia del patrón; Del marinero herido en servicio; Del marinero que cae enfermo por causa del servicio; De la echazón para el salvamento del barco; De las anclas y mástiles sacrificados para el salvamento común; De las obligaciones del patrón y de la tripulación de descargar bien la mercancía; De las perdidas ocurridas por mala estiba; De las cuestiones entre marineros y el patrón; De los gastos de pilotaje; Del despido del marinero por el patrón; De los daños causados a una nave por las anclas de otra; De la alimentación de los marineros; Del ajuste de los marineros, a la parte o al flete; Obligación de los marineros de cuidar la nave (Al abandono del puerto de partida); De sus derechos en casos de acortamiento o prolongación del viaje; De cuando pueden los marineros saltar a tierra; Indemnización por retraso del cargador y reparto de las mismas; De cómo el patrón teniendo necesidad en el viaje puede tomar vinos de los cargador para remediarla; Y finalmente del practico que conduce la nave al puerto, donde se ha de descargar."²²

2.1.3.3. Leyes de Wisby

"En la ciudad sueca de Wisby, a orillas del Báltico, se estableció un Tribunal de Mercaderes, que resolvía los conflictos suscitados por el Tráfico Marítimo, que fue muy intenso a consecuencia de su proximidad con la ciudad de Limona, asiento de una de las más famosas ferias de la Europa Nórdica"²³ este pueblo no quiso dejar de escribir las Leyes para poder perdurar en la historia sin saber que serian quienes iban a cerrar el Período de la Edad Media. "Al igual que en los anteriores casos, se reunieron las Sentencias y Juicios de carácter Marítimo,

²² Solís Guillén, Eduardo, Op., Cit., nota I, p.124.

²³ Brunetti, Antonio, *Derecho Marítimo Privado Italiano*, Barcelona, Bosch, 1948, t. I, p. 101.

mismos que sirvieron de base para la confección de esta Jurisprudencia. Situadas en el año de 1288, estas Leyes se ocupan de reglamentar las Averías, el Contrato de Cambio o Fianza, así como lo relativo al Fletamento.”²⁴

2.1.3.4. Guidón de la Mer

Esta cuerpo de Leyes y de Costumbres Marítimas de origen Francés, como muchas de las otras ya mencionadas anteriormente en diferentes libros consultados viene con otro nombre con el que también era conocido tales como son Gallardete del Mar, el Guidón de la Mer. Según su histografía se remonta al siglo XVI.

Desde que el hombre se hizo a la mar utilizando a este como un medio para poder transportarse de manera mas rápida, existió el temor de perder sus pertenencias a causas de las inclemencias del tiempo, que en aquel entonces los pueblos veían como castigo de los Dioses por desafiarlos intentando adentrarse al mar, por eso consideraban como personas con dones aquellos que empezaron a utilizar las velas para impulsarse con el aire avanzando más rápido o cambiar de dirección, se pensaba que estos eran encantamientos, por todas estas ideas y la falta de Conocimiento es que desde aquellos tiempos necesitaban los hombres la seguridad de poder transportar sus mercancías o propiedades valiéndose de este medio, fue así como surgió el Contrato del Seguro Marítimo es considerado el mas antiguo de los seguros derivando de este los demás que conocemos actualmente .

“El Guidón de la Mer lo consideraba como un Contrato, en el que una parte (asegurado) ponía a cubierto el riesgo que podían correr su Nave, las mercancías transportadas en ella, o cualquier tipo de mercancía de su propiedad, que, por su destino, debían afrontar los peligros derivados de un viaje por mar, sumamente inciertos en aquella época, pagando para ello una suma prefijada al asegurador.

²⁴ D Ramírez Baños, Federico, Op.. Cit., nota 9, p. 10.

Este, a su vez, contraría el compromiso de afrontar la consecuencia de todos los riesgos estipulados.”²⁵

Como podemos observar este conjunto Normativo tuvo un gran realce por haber destacado y regulado en forma precisa lo relativo al Seguro, Riesgos, la Avería, el Echazón y Abordaje , aun que no era considerado del todo original respecto a las Instituciones que reglamentaba se consideraba valido toda vez que se apoyo en las ya existentes y busco perfeccionarlas tomando en cuenta las necesidades que en esos momentos ya habían avanzado en gran medida brindando confianza y seguridad al pueblo para poder utilizar este medio para el Trafico Maritimo de mercancías.

2.1.3.5. Ordenanzas de Sevilla

Fueron publicadas algunos años después de la conquista, según lo especifican diversos libros que fue a principios del siglo XV, se expidió en Toledo una orden, la cual establecía que se refundieran en un solo volumen todas las Ordenanzas de Sevilla, conforme lo relatan los historiadores fue impreso este trabajo en 1527, en un volumen en folio y constaba de 37 capítulos.

Debido a la gran supremacía comercial que se estaba desarrollando en los Puertos Españoles, surgió Sevilla como Centro Comercial de gran importancia y donde se fundó un organismo comercial llamado “Casa de Contratación”, esta fue el antecedente de la creación de una organización de mercaderes y la constitución de un Puerto central que atendía el tráfico de las Indias y del Mediterráneo; todo esto logro una expansión del capital comercial, La Casa planteo una nueva formula de Comercio Maritimo exterior que había venido evolucionando a lo largo del siglo XV, cabe destacar que esta Casa a pesar de sus diversas novedades era la heredera del sistema fiscal del siglo XV sobre el Comercio Maritimo , siguiendo su trayectoria histórica pude notar que es en esta etapa cuando el Continente

²⁵ Internet, http://tododeiure.host.sk/diccionarios/juridico_s02.htm

Americano aparece y resalta su importancia dentro del comercio marítimo, ya que los Conocimientos que se necesitaban para poner en marcha las nuevas rutas hacia las Indias eran de Conocimiento de la Casa de Contratación cuyo soporte científico era uno de las mas fundamentales, toda vez que impulso estudios de Cosmografía y Cartografía, se especializó en la preparación de la gente de mar desarrollando así notables alcances náutico comerciales con el Nuevo Continente.

Este Organismo se encontraba integrado "Por un Presidente que debía ser abogado letrado, el cual tenía encomendadas funciones Jurisdiccionales; un factor encargado de vigilar las licencias que otorgaba la Casa de Contratación en relación con las importaciones, exportaciones y cuestiones migratorias; un contador y un escribano, el cual se encargaba de llevar los libros, que se clasificaban en reales y de mercaderes."²⁶

Como todo buen organismo buscaba mantener reglamentadas adecuadamente las relaciones de La Casa con los mercaderes ya que este desde el principio fue el objetivo de la creación de dicha casa, así como con los organismos portuarios que se fueron creando por las necesidades que la conquista contrajo en América, fue así cuando procedió a dictar ordenanzas a través de las cuales reguló una serie de actos, obligaciones de los comerciantes, dejando mostrar en esto su clara superioridad respecto de su funcionamiento y competencia marcando así sus facultades. Con el descubrimiento de las Indias y la posición que le confiere a la Corona este suceso, toda vez que las riquezas encontradas servían de sustento para la propia Corona tenían que vigilarse esos intereses, entonces se realizaron unas visitas de la Casa de Contratación ejecutadas por los miembros del Consejo de Indias, supuestamente como medida para evitar saqueos y malas administraciones, todo esto sirve como base documental para analizar el funcionamiento administrativo de la Casa,

²⁶ D Ramírez Baños, Federico, Op., Cit., nota 9, p. 5.

estudio las visitas de los navíos, tanto antes de salir como a su regreso de las Indias, el sobrecargo de los navíos, la calidad de los marineros, pasajeros admitidos, etc. en relación con las Ordenanzas de la Casa para poder establecer en qué medida la realidad administrativa de los oficiales de la Casa coincidió con las exigencias establecidas por estas Ordenanzas. Y cuando no coincidió, a qué artificios administrativos tenían que recurrir los oficiales para resolver este problema.

La mayoría de los libros coinciden en la vigencia que tuvo este Ordenamiento la cual fue de cincuenta y siete años, todo esto sucedió por que la Corte de Cádiz buscaba figurar en la historia y la mejor forma de hacerlo era Codificando su Legislación, fue así como se busco a gente experta en la materia debido a sus vivencias, sabiduría y experiencia para integrar una comisión que realizara el proyecto de Código Mercantil. Después de varias reuniones y discusiones respecto de los temas que se trataban dicho Organismo presento un anteproyecto que posteriormente fue aprobado.

2.1.3.6. Consulado de México

Durante la Colonia rigieron las Ordenanzas Españolas hasta 1597, en que el Consulado de México dicta las suyas, que aplica en unión del Consulado de Veracruz.

En atención a la dependencia Política existente entre Nueva España y la Metrópoli, la primera se rigió en un principio por los Ordenamientos Españoles, pero a medida que evoluciona la construcción de las Instituciones de América, los Monarcas Españoles empiezan a dictar Leyes que regulen las relaciones entre los habitantes de la Colonia.

De ahí que en 1592, y a solicitud de los mercaderes, se creó el Consulado de México, por Cédula Real de Felipe II de 15 de junio de 1592, confirmada el 9 de

diciembre de 1593 y el 8 de diciembre de 1594. Su funcionamiento se basó en el de los Consulados de Sevilla y Burgos, cuyas Ordenanzas fueron declaradas supletorias en todo lo que la Recopilación de Indias resultara omisa para las Colonias Españolas de este Continente.²⁷

De todo esto podemos resaltar que en la nueva España desempeñaron un papel de vital importancia ciertas Normas de Derecho Mercantil Español y así, las Ordenanzas de los Consulados de Burgos y Sevilla tuvieron aplicación hasta la creación del "Consulado Mexicano", a fines del siglo XVI. Dicho regulaba la entrada y salida de mercancías, así como las relaciones entre la industria de la Colonia y de España.

"El Consulado de México formó sus propias Ordenanzas, a las que se les conoce como Ordenanzas del Consulado de México, Universidad de Mercaderes de Nueva España, mismas que fueron sancionadas en 1604 por Felipe II y publicadas por primera vez en 1636"²⁸. Posteriormente desaparece el Consulado de México para dar paso a los Tribunales Mercantiles.

2.1.4. Antecedentes del Derecho Marítimo en la Edad Moderna

Durante este período la piratería se hace notar de manera alarmante, así también el contrabando Marítimo, debido a esto muchas Naciones se vieron perjudicadas, por este motivo entre otros más siguieron dándose Ordenanzas y demás Cuerpos Normativos para ir regulando conforme a las necesidades cambiantes.

2.1.4.1. Ordenanzas de Bilbao

Se hace gran referencias de estas Ordenanzas en lo que a la época moderna respecta, ya que sirvieron como Cuerpo Normativo vigente en nuestro

²⁷ Barrera Graf, Jorge, *Tratado De Derecho Mercantil*, México, Porrúa, 1957, v. I, p. 68.

²⁸ *Ibidem*, p. 69.

País durante la época Colonial así también se dice que fue el Cuerpo Legal que mas autoridad alcanzo en España.

“Consumada la Independencia se siguieron aplicando las Ordenanzas de Bilbao. En el decreto de Organización de las Juntas de Fomento y Tribunales Mercantiles, dictado por Santa Ana el 15 de noviembre de 1841; en su artículo 34, fracción IV, se establecía que se reputaban como negocios Mercantiles, el Fletamento de Embarcaciones.”²⁹

Según la historia dichas Ordenanzas son el resultado de las obras realizadas por seis comerciantes quienes utilizaron los datos que obtuvieron de los Ordenamientos anteriormente expedidas, constando de 29 capítulos que tratan sobre la historia y Régimen del Consulado (ocho capítulos), de los cuales solo se destacan los que versan sobre el Derecho Marítimo que son: el 18, que trata de Fletamento y Conocimiento, así es como en aquellos tiempos era llamado el actual Conocimiento de Embarque, el 19, el cual hace referencia al Naufragio; el 20 manifiesta lo referente a los Seguros Marítimos; el 23 habla del prestamos a la gruesa; el 24 relata lo concerniente a los Capitanes, Pilotos, Contra maestres y Marineros; el 25, regula al Piloto Mayor; el 26 a los Pilotos Alemanes; y el 27 trata del Régimen de Laría de Bilbao.

A grandes rasgos se trata de los mercaderes, sus libros, compañías de comercio, Contratos, comisiones, letras de cambio, vales y libranzas, corredores, quiebras, fletamentos, naufragios, averías, seguros, capitanes, pilotos, Régimen de Laría, carpinteros, calafates, gabarreros y barqueros, de todo lo expuesto podemos deducir que dichas Ordenanzas en su conjunto constituyen un verdadero Código Marítimo Mercantil.

²⁹ Gamechogoicoche, Francisco (coord.). Op. Cit., nota 3, p. 1002

2.1.4.2. Ley Harter

“Esta es una de las tantas Leyes que ya regulan en una forma mas especifica al Conocimiento de Embarque el *Harter Act o Ley Harter* fue el resultado de un balance de los intereses de los embarcadores y los porteadores que culminó en Legislación que le prohibía a los porteadores liberarse por cláusula contractual del deber de ejercer la diligencia debida para asegurarse de que la embarcación fuera apta para navegación (*seaworthy*) y a cambio absolvía al porteador de ciertas fallas. Bajo la Ley Harter, el derecho del porteador a exoneración de responsabilidad por daños ocasionados por incendio, a menos que fuera ocasionado por el hecho o falta del porteador, quedó sin alterar.”³⁰

Dicha Ley fue dictada por los Estados Unidos de Norte América, un 13 de febrero de 1893.

2.1.4.3. Las Reglas de la Haya

Fue firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, sin embargo con el paso del tiempo, se observo un problema que se presentaba con la aplicación de dichas Reglas, el cual en gran parte era originado por favorecer en gran medida a los transportistas a expensas de los cargadores, independientemente de esto muchas de las disposiciones eran consideradas como ambiguas e inciertas, siendo que lo único que se buscaba era lograr un equilibrio entre las políticas conflictivas de las Naciones Marítimas y los diversos intereses que pudiesen tener los embarcadores y porteadores según sus respectivos casos. Se pretendía que este conjunto de Normas fueran incorporados de manera voluntaria en todos y cada uno de los Contratos de Transporte Marítimo, en donde se estipulaba que cada una de las partes se comprometía a lo que ahí estaba estipulado, puesto que se suponía que era un modelo bastante precario de lo que hoy conocemos como Conocimiento de Embarque.

³⁰ Internet, http://www.unc.edu.ve/documentos/doctum/art10_vol3n1.pdf

Estas Reglas aplican a todos y cada uno de los Estados y a su vez todos los Conocimientos de Embarque que aplique dicho Cuerpo Normativo tendrán la obligación de cumplir con ciertos estándares mínimos los cuales tienen mucho que ver con los riesgos asumidos por el porteador así también como las cuales goza este mismo.

Bajo Las Reglas de La Haya, las cláusulas que exoneran al porteador por negligencia en la forma de cargar, procesar, conservar, transportar, descargar, carga; o cláusulas que disminuyeran la obligación del porteador de suplir una embarcación en estado navegable, se declaran nulas e inválidas. El portador queda liberado de responsabilidad por la negligencia en la Navegación o la administración del buque y de la garantía absoluta de proveer un buque en estado navegable (*seaworthiness*)³¹

Realmente esta Convención se realizó para la unificación de ciertas Reglas en materia básicamente del Conocimiento de Embarque, con esto se entiende, que las Reglas ya existían anteriormente, las cuales se tomaron como antecedentes e inspiración, estas desde el principio de su publicación han regido lo concerniente al Transporte Marítimo en el ámbito Internacional.

"La mayoría de las Naciones Marítimas ratificaron Las Reglas de La Haya. Otras naciones, aún cuando no ratificaron Las Reglas de La Haya, las han incorporado mediante la promulgación de Legislación Nacional o cumplen sus disposiciones. Para el año 1985, ochenta y cuatro Naciones habían ratificado o adoptado las Reglas de La Haya (las cuales tuvieron sus comienzos en la Ley *Harter*), ésta demoró en ratificar la Convención. Entre los años 1923 y el 1936, diez piezas de Legislación fueron presentadas al Congreso de los Estados Unidos y comités Congresionales sostuvieron seis grupos de vistas). Antes del año 1930,

³¹ Schoenbaum J., Thomas, Admiralty and Maritime Law, Minnesota, St. Paul, 1944, v.II, p. 62.

no existía el consenso necesario en la comunidad Mercantil para lograr que el Congreso Norteamericano actuara sobre a ratificación de Las Reglas de La Haya³²

2.1.4.4. Las Cláusulas de Cogsa

Durante los últimas dos décadas ha surgido un movimiento el cual engloba a todos los Estados por lo que se dice que es a nivel Nacional en los cuales se busca dirimir todo tipo de controversias que se susciten. Entre ellos se destacan principalmente el arbitraje como una de las medidas y la mediación como otro medio.

"Las cláusulas de Cogsa son substancialmente iguales a las Reglas de la Haya. Los Estados Unidos ratificaron la Convención de Bruselas, haciendo dos reservas; la primera, que el Comité de la Responsabilidad del Porteador no excedería \$500.00 por bulto o "unidad", a menos que la naturaleza y el valor de la carga fuera declarado por el embarcador y fuera insertado en el Conocimiento de Embarque antes del Embarque"³³

Aclarando lo referente a la cantidad que estipula el artículo anteriormente mencionado, toda vez que resulta obvio que dicha cifra a ido variado conforme ha pasado el tiempo y el valor adquisitivo de la propia moneda va cambiando.

Estas Reglas aplican únicamente al período de tiempo desde que la mercancía es cargada a bordo del buque hasta que esta se descarga del mismo.

Es vital resaltar la importancia de este conjunto normativo, ya que solo se aplican a aquellos cargamentos para los cuales previamente se expidió un

³² Schoenbaum J., Thomas. Op. Cit. nota 31, p. 675

³³ Reglas de la Haya, art. IV, Sec. 5.

Conocimiento de Embarque u otro documento de título similar. Pero solo para Embarques de vía Marítima ya sea para o desde Estados Unidos.

Una gran ventaja que se ofrece, es la posibilidad de llegar a un acuerdo, por parte del porteador o el embarcador antes de cargar la mercancía o descargarla de la embarcación, dicha ventaja consiste en extender la aplicabilidad de las reglas de COGSA. Prohíbe en forma explícita la práctica de los porteadores de limitar su responsabilidad por la negligencia en los Conocimientos de Embarque. La Sección III de COGSA provee que:

"Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contexto de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señaladas... serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos..."³⁴

La finalidad de la cláusula antes expuesta consistía en lograr uniformidad obteniendo un balance, una total equidad entre los Derechos del porteador, los embarcadores y los consignatarios.

También busca evitar las cláusulas exculpatorias al momento de realizarse el Conocimiento de Embarque o algún otro documento que se pudiese utilizar para exonerar al porteador de sus responsabilidades cuando estas surjan a raíz de su negligencia culpa en la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de mercancías. Hay un aspecto que se considera de singular controversia, como lo es el hecho de que un porteador incurre en responsabilidad por daños ocasionados por errores de Navegación o en el manejo de la embarcación.

³⁴ *Ibidem*, art. III, Sec. 8.

2.1.4.5. Las Enmiendas de Visby

Protocolo de la Enmienda de la Convención, así es como también se conoce este Protocolo. El mundo Comercial Marítimo ha sufrido cambios de gran magnitud y se ha buscado la manera de crear nuevas Normas que puedan subsanar esas lagunas y aberraciones Jurídicas que existían, se hicieron modificaciones en un desesperado esfuerzo para modernizar las Reglas de la Haya fue como surgió este Protocolo del resultado de la modificación parcial de estas, toda vez que se intentaba encarar y resolver los problemas que habían surgido a través de la aplicación de los Reglamentos anteriores, fue firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968, y su entrada en vigencia tuvo lugar el 23 de junio de 1977 según lo establece su propia histografía.

No han sido ratificadas por los Estados Unidos, pero han sido aprobados por muchos de las Naciones con quien tiene relaciones comerciales, tales como el Reino Unido y España. En aquellos momentos se percibía que la limitación de responsabilidad, por unidad, siendo esta insuficiente, las Enmiendas de Visby con su entrada en vigor ajustaron el límite.

2.1.4.6. Las Reglas de Hamburgo

En la realización de estas Reglas se creo un foro que contaba con la simpatía de los Países en vía de desarrollo, con la finalidad de que estos expusieran, discutieran y modificaran la organización del Transporte Marítimo Internacional y el Comercio Internacional, en vez de utilizar las Organizaciones mas Convencionales, se principió una revisión de las Convenciones Internacionales relacionadas con las Transportación Marítima, organizando un grupo de trabajo para estudiar las Convenciones, Reglas, cuerpos Normativos anteriores y poder crear una Reglamentación completa.

En el 1978 se firmó en la Ciudad de Hamburgo el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías.

Estas reglas respondieron en forma óptima a las críticas que los convenios Internacionales sobre materia de derecho marítimo y transportación por mar. Eran muchos los argumentos que se hacían alrededor de las enmiendas *Hague-Visby* toda vez que estas se habían tornado obsoletas, no lograban cumplir las expectativas requeridas para las realidades modernas como lo empezaban a ser el multimodalismo y el auge de la transportación de carga por contenedores. Como ese argumento existían otros tantos en los que se resaltaba que dichas enmiendas no contemplaban la transmisión por vía electrónica.

"Las Reglas de Hamburgo extienden la responsabilidad del porteador al período de tiempo en el cual la mercancía esté a cargo del porteador en el puerto de abordaje, durante el Transporte Marítimo y en el punto de descarga. El período de responsabilidad del porteador comienza desde el momento que la mercancía es entregada por el embarcador al porteador y hasta el momento en que la mercancía se entrega al consignatario en el puerto de desembarque o se le entrega a un tercero designado por el embarcador"³⁵

El artículo 6 establece la responsabilidad del porteador estableciendo respecto de las mercancías perdidas o dañadas y el artículo 9 permite al porteador transportar mercancías sobre cubierta si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el embarcador o bien los usos del comercio de que se trate.

Como regla general bajo las Reglas de Hamburgo, cuando un porteador contratante confía en otro porteador para llevar a cabo el Contrato de transporte, el porteador contratante original permanece responsable por el Contrato de transporte de la mercancía. Al porteador se le considera el agente de porteador contratante y ambos son solidariamente (*jointly*) responsable por pérdida, daños o demora.

³⁵ Las Reglas de Hamburgo, Artículo 2

CAPITULO TERCERO

DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

3.1. Concepto del Conocimiento de Embarque

Todas las palabras que se utilizan la vida cotidiana son derivados de otras, las cuales se han ido tergiversando a medida que pasa el tiempo y con ello ha evolucionado nuestro lenguaje en algunos casos haciéndolo mas explícito en otras reduciéndolo.

El Origen del Vocablo Conocimiento de Embarque proviene de, "El vocablo Conocimiento deriva de la palabra Reconocimiento. Emerigon, citado por Pipia, sostiene que el vocablo, en su primitiva acepción, significaba un Reconocimiento que hacia el Capitán de las mercancías cargadas en el navío."³⁶

Conforme aumento el desarrollo del comercio Marítimo, la mejora en las naves que transportaban las mercancías justifico el progresivo decaimiento de la práctica de acompañar a las mercancías personalmente, el Capitán o patrón de la nave era quien estaba obligado a transportar las mercancías y entregarlas en el Puerto de destino a la persona señalada y especificada en el documento, también se veía obligado a responder por la mercancía a transportar. Es así como el Capitán se veía en la necesidad de hacer un relación por escrito de todas las

³⁶ Diccionario Jurídico Mexicano, Op. Cit., nota 9, p. 632

mercancías con las características que las distinguieran de las demás, facilitando él reconocimiento y así el propietario se quedara mas tranquilo, toda vez que ya tenia un documento que lo legitimara.

Cuando un expedidor suministra cargamento para transportar en un barco o, en algunos casos, deja el cargamento bajo el cuidado de un transportista, el expedidor tiene en general, el derecho de recibir un Conocimiento de Embarque, amenos que exista una disposición que indique lo contrario Existe una pluralidad de conceptos dados por diferentes autores en cuanto a esta Figura Jurídica concierne, en su mayoría todos mencionan lo mismo solo varía la forma o el orden de su mención.

La definición que la terminología Jurídica señala como el Conocimiento de Embarque es el, "documento que proporciona el Capitán de un buque mercante, en que declara tener embarcadas en el ciertas mercancías que entregara a la persona y en el Puerto designados por el remitente."³⁷

Si bien es cierto que un principio el Conocimiento de Embarque solo era un simple recibo de mercancías, el cual hacia prueba plena de la existencia de un Contrato, también es cierto que concedía a su tenedor derechos que podía ejercer, dichos derechos han ido evolucionando y mejorando de acuerdo a las necesidades cambiantes y al gran desarrollo del comercio y derecho marítimo.

El Conocimiento de Embarque es un recibo de las mercancías que fueron embarcadas a bordo del buque y por medio de las cuales instruye el Contrato de transporte de mercancías por agua, no es el Contrato, esto hay que señalarlo bien, dicho Contrato ya fue celebrado antes de que el Conocimiento de Embarque fuera firmado por la persona que lleva a cabo el transporte y expedido por la misma,

³⁷ Ídem

cuando uno realiza una operación de esta naturaleza se considera trascendente que, estén plasmados en el Contrato todos y cada uno de los términos del Contrato que se consideren pertinente mencionar, ya que en muchas ocasiones no quedan asentados y suele suceder que el embarcador no cumpla con lo estipulado en forma verbal.

Funciones del Conocimiento de Embarque

Además de ser un recibo de mercancías el Conocimiento de Embarque tiene importantes funciones, que son, como recibo de mercancía, como medio de prueba preconstituida, título de crédito, título ejecutivo, y valor probatorio del Conocimiento de Embarque, las cuales pueden hacerse valer, ya que dicho instrumento las trae aparejadas.

- Como Recibo de Mercancía.

Antes de comenzar la carga, el cargador debe suministrar por escrito al transportador una declaración de Embarque que contenga un detalle de la naturaleza y calidad de la mercancía que será objeto del transporte, con indicación del número de bultos o piezas, cantidad o peso, según los casos y las marcas principales de identificación

En el párrafo anteriormente expuesto se esta especificando claramente las condiciones en que se están recibiendo las mercancías, pero aquí es oportuno hacer una explicación de que tan pronto como se haga cargo el transportador deberá emitir un Conocimiento de Embarque al cargador, si este lo solicita, es decir hasta este momento la mercancía no ha sido puesta a bordo, una vez que la mercancía ha sido puesta a bordo lista ya para transportarse, el transportador emitirá al cargador un Conocimiento de Embarque con la mención de embarcado, nuevamente si así es solicitado por este, en este se deberá señalar en forma expresa las mercancías que se encuentran a bordo de una o varias naves determinadas, esto es con el fin de no crear confusiones, con la indicación de la o

las fechas en que se haya efectuado la carga. Algo que es muy importante recalcar es el hecho de que si el transportador emitió anteriormente un Conocimiento de Embarque u otro título representativo de la mercancía al cargador, este deberá devolver tales documentos a cambio de otro Conocimiento con la mención de embarcado, toda vez que esto es a petición del cargador para su mayor seguridad. Es por esto que dentro de las funciones del Conocimiento se encuentra la del recibo de mercancía.

- Como Medio de Prueba Preconstituida.

Sobre este aspecto del Conocimiento de Embarque es esencial tener siempre presente, que este documento no consiste en la escrituración del Contrato de Transporte Marítimo, si no, que este es un documento distinto y esta llamado a cumplir otras funciones. Este resulta ser meramente consensual, constituye junto con la función de un recibo de mercancía, evidencia de que fue cargada, por lo tanto las funciones del Conocimiento de Embarque usualmente se explican como la evidencia del Contrato de los términos de transporte, evidencia del cargamento recibido y un documento de título. En la mayoría de los casos, un Contrato de Transporte se consuma legalmente antes de que el Conocimiento de Embarque sea realmente emitido. El Contrato de transporte se hace normalmente cuando el espacio del cargamento es reservado verbalmente o por escrito para ser embarcado. En este orden de ideas se entiende que el Conocimiento de Embarque no es el Contrato mismo, sino meramente evidencia de los términos del Contrato previamente acordado. En principio, esta abierto para el expedidor comprobar que los términos del Contrato difieren de los establecidos en el Conocimiento de Embarque. Sin embargo, una vez que el Conocimiento de Embarque ha sido endosado o transferido a una tercera parte generalmente se convierte en una evidencia definitiva de los términos del Contrato de Transportación. En tales circunstancias, no es posible para el transportista ni para el titular del Conocimiento de Embarque argumentar que los términos del Contrato son diferentes de aquellos contenidos en el Conocimiento de Embarque. Cuando

un Conocimiento de Embarque ha sido emitido por mercancía cargada en un barco que esta bajo alquiler, es necesario reflexionar cual de los dos, si el dueño del barco o el fletador, debe ser considerado como el transportista en el Conocimiento de Embarque, esta resulta ser una pregunta muy frecuente y en la práctica puede ser muy difícil llegar a determinar el papel que desempeña el transportista en el Conocimiento de Embarque. En general, si el Conocimiento de Embarque esta firmado por el fletador en representación del dueño es evidencia de un Contrato entre el dueño del barco y el del cargamento. Sin embargo, aunque el Conocimiento de Embarque del fletador es usado, el transportista es considerado el fletador. Debido a que la Ley con respecto a este asunto varia de país en país, y es difícil definir algún principio en general.

El único facultado para expedir el Conocimiento de Embarque es el transportador, previa petición del cargador ya que a este le resulta mas seguro tener un documento que acredite los movimientos de la mercancía.

Partiendo del hecho de considerar al Conocimiento de Embarque como un medio de prueba, este es usualmente considerado como Evidencia Prima Facie lo cual quiere decir a primera vista, de que el transportista ha recibido la mercancía que corresponde a la descripción contenida en el Conocimiento.

Cuando el Conocimiento de Embarque ha sido endosado o transferido a un tercero, actuando de buena fe, los detalles contenidos en el Conocimiento son considerados evidencia conclusiva de la aparente condición de la mercancía en el momento del envío. En estas circunstancias, no es posible para el transportista argumentar, que en el momento del envío, la aparente condición de la mercancía era diferente a la contenida en el Conocimiento de Embarque. En la mayoría de los países, el Conocimiento de Embarque también se convierte en evidencia conclusiva de la cantidad o peso de la mercancía, cuando el Conocimiento es endosado o transferido a una tercera parte. Sin embargo en este detalle en

particular la posición Legal es diferente bajo la Ley Inglesa. La Ley Inglesa aplica, y un endosatario u otorgante de un Conocimiento de Embarque que no este sujeto a las Reglas de la Haya-Visby y el Conocimiento de Embarque ha sido transferido a una tercera parte, el Conocimiento se convierte en evidencia conclusiva no solamente de la condición aparente sino también de la cantidad de la mercancía al momento del Embarque. Sin embargo, podría no ser evidencia conclusiva de la cantidad, si el Conocimiento contiene reservaciones tales como "peso desconocido" o "cantidad desconocida".

- Como un título de crédito.

En él se dan dos elementos que caracterizan a los títulos de crédito:, literalidad y autonomía. Además, es un título representativo de la mercadería, por lo cual el tenedor legitimo del Conocimiento puede disponer de la misma (venderla, darla en prenda o en garantía, etc.) durante el viaje.

- Es título ejecutivo.

Toda vez que al ser también un titulo de crédito este trae consigo aparejada la ejecución.

Valor Probatorio del Conocimiento de Embarque

En el desarrollo de esta investigación se ha tratado de describir cuales son aquellos hechos que pueden resultar probados mediante el Conocimiento de Embarque, pero esto parece no ser suficiente por que una vez que se contesta esta pregunta enseguida salta otra duda, la cual es , la fuerza de convicción que la Ley le atribuye al Conocimiento de Embarque.

Para poder contestar esto tendré que poner en claro ciertas cosas como el hecho de que el Conocimiento de Embarque constituye un instrumento privado, con esto quiero decir que para su realización no es necesario que exista la observancia de alguna autoridad legal o funcionario competente así como

tampoco, le sean requeridas solemnidades para su realización, toda vez que el Conocimiento de Embarque consiste únicamente en un simple recibo de mercancías, el cual sirve como una prueba pero solo entre quienes son parte del Contrato de transporte marítimo, en cuya ejecución se ha transmitido el Conocimiento de Embarque, cabe hacer notar que bajo la perspectiva de instrumento privado se encuentra regido por todas las Normas comunes que son propias de los instrumentos privados

3.2 Partes que Intervienen en el Conocimiento de Embarque

Como toda figura Jurídica, el Conocimiento de Embarque tiene partes que la integran las cuales son, el Transportador también conocido como porteador o transportista, el cargador, expedidor, remitente o consignante y por ultimo el consignatario o destinatario.

Definición de Transportador, Porteador o Transportista

"La persona que realiza el transporte de mercancías por carretera,"³⁸ sin dejar de mencionar que estas también pueden efectuarse por aire o mar.

El ejercicio de esta actividad resulta ser de mucha responsabilidad, por que a su cargo lleva la diligencia de la mercancía, un Contrato, pero así como esta figura tiene responsabilidades goza de una serie de derechos. "El porteador podrá libremente abandonar todo o parte de los derechos y exoneraciones, o aumentar las responsabilidades y obligaciones que les correspondan con arreglo a lo establecido por las Leyes y demás acuerdos Internacionales, siempre que dicho abandono o aumento se inserte en el Conocimiento entregado al cargador."³⁹ así como también de limitantes en su favor, las cuales se expondrán de manera extensa mas adelante

³⁸ Convención Interamericana Sobre Contrato De Transporte Internacional De Mercaderia Por Carretera, art. 1, i. E, <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-55.htm>

³⁹ Ley De 22 De Diciembre De 1949, De Transporte Marítimo De Mercancías En Régimen De Conocimiento De Embarque, art. 13, http://noticias.juridicas.com/base_datos/Privado/ltmm.html

Definición de Cargador, Expedidor, remitente o Consignante

"La persona que por cuenta propia o ajena entrega al transportador mercadería para su transporte."⁴⁰

Como ya se menciona puede actuar por si misma u otra persona puede actuar por el, esta figura tiene responsabilidades las cuales asume desde el momento en que se celebra el Conocimiento de Embarque, pero también tiene la libertad de realizar ciertas acciones. Sus derechos así como también sus obligaciones serán expuestas mas adelante.

Definición de Consignatario o Destinatario

"La persona facultada para recibir las mercancías"⁴¹. Esta es la persona a la cual se le están remitiendo las cosas, es por decirlo así el punto de destino, cuyo nombre aparece en Conocimiento de Embarque. El nombre de la persona deberá ser especificado de manera clara e inconfundible en el propio documento, por mera seguridad de la mercancía transportada.

3.3. Derechos, Obligaciones y Responsabilidades de las Partes que Integran el Conocimiento de Embarque

Del Transportador, Porteador o Transportista

Sus derechos se estipulan conforme lo marca estrictamente la Ley, entre otras Convenciones y son las siguientes:

- Dar por terminado el viaje cuando razones de fuerza mayor ó caso fortuito le imposibiliten continuarlo, ganando, en tal supuesto, el flete íntegro;

⁴⁰ *Convención Interamericana Sobre Contrato De Transporte Internacional De Mercadería Por Carretera*. Op. Cit., nota 38 art. 1. i. F

⁴¹ *Ibidem*, i. g

- Sustituir el buque indicado para el transporte, o cualquier otro medio utilizado para el transporte de la mercancía antes de su partida, ó transbordar la carga a otro medio de transporte, si el viaje se hubiera iniciado, no pudiendo, entonces, rescindir el Contrato;
- Impedir el Embarque o hacer desembarcar las mercancías que a su juicio y en base a un riesgo fundado se consideren peligrosas ó explosivas por razones de higiene, salubridad ó seguridad de la tripulación, pudiendo hacerlas destruir ó tornarlas inofensivas, sin tener que indemnizar a su propietario;
- No declarar en el Conocimiento de Embarque alguna marca, número, cantidad o peso que el transportista sospeche incorrecto o no haya tenido medios razonables para verificarlos.
- Entregar, depositar ó consignar las mercancías transportadas a las autoridades correspondientes ó al juez competente si su destinatario no se presentara ó se negara a recibirlas ó si fueren reclamadas por varias personas, en cuyo caso cesará su responsabilidad.

Obligaciones del Transportador, Porteador o Transportista

- Realizar el traslado de las mercancías recibidas para su transporte en las condiciones estipuladas, toda vez que la transportación de la mercancía es la principal razón por la que se realizo el Conocimiento de Embarque, "El Contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales, mercancías o cualesquiera otros objetos..."⁴²(artículo 2646 Código Civil para el Distrito Federal)

⁴² Código Civil Para el Distrito Federal, art. 2646, <http://www.solon.org/Statutes/Mexico/Spanish/cc-intro.html>

- Poner y mantener el buque en buen estado de navegabilidad durante todo el tiempo del transporte, aplicando sus Conocimientos náuticos, así como también lograr el acondicionamiento para el tipo de mercancías a transportar y por el número y capacidad de los miembros que integran su tripulación;
- Iniciar y cumplir el viaje en los plazos estipulados inicialmente, con las escalas y por la ruta publicitada.
- Mantener y percibir las tarifas como fueran publicadas
- Recibir la mercancía, obligándose a su custodia y cuidado, para la conservación de la misma, disponiendo su adecuada estiba, arrumaje y a su carga y descarga del buque;
- Responder de las infracciones a las Leyes o reglamentos fiscales o de policía, por todas las faltas que se cometiesen durante la transportación de la mercancía a su destino.
- Expedir y entregar un Conocimiento de Embarque al cargador, que contenga, las marcas necesarias para la identificación de mercancías, el número de paquetes o piezas, la cantidad o peso, según lo que sea aplicable, así también como la condición y el orden aparente de la mercancía.
- Declarar los defectos que pudiese tener el medio de transporte.
- Dar aviso al consignatario de la llegada del buque al puerto de destino de las mercancías;
- Entregar las mercancías en el mismo estado en que los recibiera, a la persona habilitada por un título para recibirlas

Responsabilidades del Transportador, Porteador o Transportista

- "Responde del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen; y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado."⁴³

- Responsabilidad a la que están sujetos por "la pérdida y de las averías de las cosas que reciban, a no ser que prueben que la pérdida o la avería ha provenido de caso fortuito, de fuerza mayor o de vicio de las mismas cosas."⁴⁴

- "Responden también de las omisiones o equivocación que haya en la remisión de efectos, ya sea que no los envíen en el viaje estipulado, ya sea que los envíen a parte distinta de la convenida."⁴⁵

- "Responden, igualmente, de los danos causados por retardo en el viaje, ya sea al comenzarlo o durante su curso, o por mutación de ruta, a menos que prueben que caso fortuito o fuerza mayor los obligo a ello."⁴⁶

- Responsabilidad por los daños que ocasionen por cosas de naturaleza peligrosa, de mala calidad que no estuvieren convenientemente empacadas o envasadas, siempre y cuando teniendo Conocimiento, haya hecho caso omiso de esto.

- Es responsable de los daños y perjuicios que sean el resultado de no haber declarado los defectos con los que cuenta el medio de transporte.

⁴³ *Ibidem*, art. 2647

⁴⁴ *Ibidem*, art. 2648

⁴⁵ *Ibidem*, art. 2649

⁴⁶ *Ibidem*, art. 2650

Derechos del Cargador, Expedidor, remitente o Consignante

Ya con anterioridad hice mención de la definición de cargador el cual es una de las partes del Conocimiento de Embarque, al cual también se le puede llamar expedidor o remitente, ahora solo me enfocare a explicar sus derechos, obligaciones y responsabilidades.

- Derecho a exigir la entrega del Conocimiento de Embarque el cual podrá ser de mención simple y será sustituido cuando la mercancía se encuentre embarcada por uno con dicha mención.

Obligaciones del Cargador, Expedidor, remitente o Consignante

- Pagar el importe del transporte convenido; con anterioridad se ha manejado que el cargador esta obligado a pagar un precio o remuneración económica al porteador o transportador, por el servicio prestado, siendo esta la principal obligación del cargador.

- Entregar las mercancías para su transporte en el lugar y tiempo convenidos ó, subsidiariamente, al costado del buque, los que no deben encontrarse impedidos ó prohibidos de ser exportados ó importados, respectivamente, todo esto según lo se haya estipulado;

- Declarar la naturaleza de la mercancía a transportar así también como su calidad, cantidad, y el número de bultos que los contengan;

- Denunciar al transportador las mercancías consideradas como peligrosas, señalándolo en los bultos mediante marcas y Leyendas que hagan notar la diferencia;

- Entregar las mercancías debidamente embalados, según sus características y viajes a realizar;

- Estampar sobre los bultos las marcas y números que los identifiquen, que deberán conservarse hasta el término del viaje;
- Entregar al porteador la documentación correspondiente sobre las mercancías a transportar, todo para seguridad de todas las partes, de que efectivamente se esta transportando dicha mercancía;
- No exigir aceleración o retardo en el viaje ni cambio en la ruta, "Las persona transportadas no tienen derecho para exigir aceleración o retardo en el viaje, ni alteración alguna en la ruta, ni en las detenciones o paradas, cuando esos actos estén marcados por el reglamento respectivo o por el contrario"⁴⁷

Responsabilidades del Cargador, Expedidor, remitente o Consignante

- Será responsable, cuando por culpa, descuido o negligencia del propio cargador, sus empleados o agentes sufra perdida el porteador o el buque.
- Tratándose de mercancías consideradas como peligrosas y teniendo Conocimiento de este hecho, no tome las medidas pertinentes

Derechos del Consignatario o Destinatario

Esta figura jurídica, que al no encontrarse tratada en forma sistemática por nuestra Ley nos obliga a recapitular en importante medida a lo que ya hemos dicho sobre su participación dentro de la dinámica del transporte marítimo. En efecto, el consignatario aparece como una figura omnipresente en todo el desenvolvimiento de la regulación positiva del transporte de mercancías por mar, toda vez que él se erige en el acreedor de las mercancías en el punto de destino de las mismas, no obstante lo cual no ha participado en la celebración del

⁴⁷ Código Civil Para el Distrito Federal, Op. Cit., nota 42, art. 2655

Contrato, y por ende, no reviste la calidad de parte de la convención, afinada únicamente entre cargador y porteador, pero no por esto carece de importancia.

- No será responsable de los daños causados al buque o al medio de transporte por los daños que la mercancía transportada pudo haber ocasionado, por descuido del cargador o el transportista.

Obligaciones Consignatario o Destinatario

- Recibir la cosa que realizara la travesía marítima para llegar a su destino

- Devolver la carta de porte

Responsabilidades Consignatario o Destinatario

- Estar presente en lugar y plazo que se fijo en la carta de porte para la entrega de la mercancía.

- Resarcir los daños y perjuicios ocasionados al buque o al medio de transporte, cuando así se halla estipulado en la carta de porte, debido a la peligrosidad de la mercancía

3.4. Modalidades del Conocimiento de Embarque

Actualmente debido a la revolución evidente de los medios de comunicación, como la globalización a nivel Internacional de estos mismos, existen diversos medios de los cuales nos podemos valer para el traslado mercancías, ya, que puede ser por vía aérea, marítima, terrestre o la utilización de dos de estas, con lo avanzado de nuestra tecnología hoy por hoy esto resulta mas fácil, es por eso que todos los medios de transporte de mercancía existentes sirven para cada modalidad del Conocimiento de Embarque tome un nombre específico que lo distinga de las otras, con características diferentes debido al medio utilizado para la transportación.

Conocimiento de Embarque Aéreo

Se le denomina de diferentes formas, tales como: Air Waybil, carta de porte aéreo, Conocimiento aéreo o nota de consignación y es por el que la compañía emisora, la cual siempre será la misma compañía aérea, reconoce haber recibido la mercancía para su expedición.

Este instrumento suele ser expedido en forma nominativa , no confiere la titularidad del producto que se va a transportar, así como tampoco es endosable, por lo tanto este no es negociable. Existe un dato curioso que distingue esta modalidad del Conocimiento de Embarque de las otras que expondré mas adelante, y dicha diferencia radica en que la misma Guía Aérea Ampara mercancías las cuales hallan sido embarcadas parcialmente en diferentes aeronaves, esto se da con la única condición de que no exceda mas de diez días después de haberse efectuado el primer Embarque. El expedidor de este es responsable de las inexactitudes que puedan darse, ya que es su obligación entregar al transportista el Conocimiento debidamente cumplimentado, acompañado de las mercancías.

Existen una serie de datos que se deben hacer constar en la carta aérea, la Ley no los menciona todos pero en la práctica son los siguientes: nombre y dirección del embarcador y del consignatario, lugares de Embarque y de destino, ósea los de carga y descarga, marcas y numeración, clase, cantidad, peso, volumen, contenido de los bultos, tipo de fletes, valor de la mercancía; otros gastos, condición de entrega, la especificación de que se trata de un Embarque consignado o a la orden, el nombre y dirección de la persona a notificar.

Conocimiento de Embarque Marítimo

Bill of Lading es este el nombre por el cual también es reconocido esta modalidad del Conocimiento de Embarque, y como su propio nombre lo indica es el mar el medio para transportar la mercancía.

“Contiene las declaraciones concernientes al recibo de las mercancías, las condiciones según las cuales se efectúa el transporte y la obligación de enviar las mercancías al tenedor legítimo del Conocimiento de Embarque en el puerto de destino.

Es emitido por la compañía de Navegación tan luego tengan en manos el recibo de carga.”⁴⁸

El transporte de la mercancía puede ser mediante la navegación de altura o la de cabotaje y dependiendo de eso se establecen una serie de tarifas y recargos.

Se dice que después de reunir una serie de requisitos de los cuales el exportador le entrega a la compañía de navegación se logra un perfecto Conocimiento de Embarque, en la mayoría de los Conocimientos se establecen siempre los mismos datos, pero en este tipo de Conocimiento se agregan otros detalles que los otros Conocimientos no mencionan tales como: “shipped on board (colocado al bordo), CLEANS ON BOARD (Limpio a bordo), received in aparent good order and conditions (mercancías recibidas en aparente buen orden y coedición).”⁴⁹

Tener en cuenta la seguridad del barco que transporta la mercancía es de gran importancia, tanto para la agencia naviera como para el exportador.

“Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo Embarque no hubiera consentido el porteador, el capitán o el agente del porteador, si conociesen su naturaleza o carácter, podrán en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas o transformadas en inofensivas por el porteador, sin indemnización, y el cargador de

⁴⁸ Internet, http://www.peru-exporter.com/html/principales_documentos.html

⁴⁹ *Idem*

dichas mercancías será responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su Embarque.

Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el consentimiento del porteador, llegasen a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá, de la misma manera, ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador sin responsabilidad para éste, si no se trata de averías gruesas, en el caso en que proceda declararlas."⁵⁰

Conocimiento de Embarque Terrestre

Este también es conocido como carta de porte, guía de encomienda o Conocimiento de Embarque Rodoviario, el medio de transporte a utilizar para transportar la mercancía por tierra de un lugar a otro y se de esta modalidad del Conocimiento de Embarque puede ser en vehículos que emplean carreteras como infraestructura vial o con la utilización del ferrocarril.

"El Conocimiento de Embarque podrá ser emitido en forma nominativa, a la orden, o al portador. Se expedirá en original y copias cuyo número deberá ser indicado. El original podrá ser endosable o no endosable. Cada una de las copias deberá llevar la mención "copia no negociable".

Cuando la carga que se transporta corresponda a diferentes mercancías o diferentes lotes se podrán emitir tantos Conocimientos de Embarque como mercancías o lotes que existan. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un Conocimiento de Embarque no negociable utilizando cualquier medio mecánico o electrónico que deje constancia de los elementos que se indican en el Artículo 5"⁵¹

⁵⁰ Ley De 22 De Diciembre De 1949, Op. Cit., nota 39, art. 12

⁵¹ Convención Interamericana Sobre Contrato De Transporte Internacional De Mercadería Por Carretera, Op. Cit. 38, art. 4

Dentro de este mismo Conocimiento de Embarque se puede celebrar un "Contrato de Transportes de mercancías por servicios acumulativos el que celebrado mediante la expedición de un Conocimiento de Embarque único, se realice sucesivamente con vehículos de distintos transportadores."⁵²

Conocimiento de Embarque Combinado

Esta modalidad del Conocimiento de Embarque también es conocida como Conocimiento de Embarque Directo, incorpora un Contrato para la transportación de mercancía de un lugar a otro en dos o mas modos distintos para cada etapa o tramo a recorrer, pero por lo menos una etapa del camino a recorrer por la mercancía debe de ser una transportación por mar va a contener todos los datos y requisitos que señale cada modalidad del Conocimiento de Embarque de forma separada, así también se regulara según lo establezcan las Convenciones y legislaciones por lo que respecta a cada medio de transporte a utilizar, por citar de manera breve un ejemplo por carretera o tren, el Conocimiento de Embarque es comúnmente conocido como un Conocimiento de Embarque terrestre, cuando la mercancía es transportada por el tramo terrestre y llevada hasta un puerto para posteriormente trasladarla por la vía marítima, se esta llevando acabo esta operación mediante la realización de un Conocimiento de Embarque combinado o directo.

La mayoría de los Conocimientos de Embarque directos o combinados tienen las mismas funciones que un Conocimiento de Embarque Convencional en que estos contienen evidencia de los términos del Contrato de transportación, así como también contienen evidencia del aparente orden, condición, cantidad y peso de la mercancía en el momento original de ser enviados y en la mayoría de los casos, son documentos de título de la mercancía.

⁵² Ibidem, art. 1. i. B

Por la naturaleza de esta modalidad del Conocimiento de Embarque hay algunas consideraciones adicionales que se aplican cuando se trata de determinar la cuestión de identidad del transportista bajo un Conocimiento de Embarque directo o combinado, ya que dependiendo de los términos se puede estipular que la persona que expide el Conocimiento es responsable como transportista de todo el tránsito o es solamente responsable como transportista durante el período en el que los bienes están bajo su cuidado o custodia o no es personalmente responsable como transportista, si no se ha expedido el Conocimiento solamente como un agente por otros transportistas.

En la práctica, es común para un transportista, cuando esta haciendo arreglos para tal envío, emplear un sub-contratista, recordando el ejemplo citado en el párrafo anterior sería el caso del transportista de carretera para llevar a cabo uno o más de los tramos del tránsito. En estas circunstancias, la responsabilidad entre el transportista y el sub-contratista es determinada por los términos del Contrato aplicable entre ellos, es por esto la importancia que hay en la creación de una Ley que regule únicamente el tema del Conocimiento de Embarque y lo concerniente a este.

El transporte combinado vía marítima y terrestre ha existido desde el siglo XVIII, pero nunca antes la compañía naviera había tomado responsabilidad como transportista por toda la ruta de transporte combinado hasta que la contenerización moderna comenzó a prevalecer en los años sesentas. Tradicionalmente la responsabilidad de la compañía naviera estaba limitada a "de aparejo a aparejo" o "de costado de buque a costado de buque" y nunca se extendió a otras facilidades de transporte que la compañía naviera no controlaría directamente. Sin embargo, su responsabilidad ha sido ahora expandida de "Terminal a Terminal" y aun expandida mucho más allá de los puertos, hasta puntos en tierra firme, "de Puerta a Puerta".

Los términos y condiciones de los Conocimientos de Embarque individuales directos o combinados varían considerablemente. Por lo tanto es difícil establecer cualquier principio general con algún grado de certidumbre. Sin embargo, muchos Conocimientos de Embarque directo o combinado estipulan que el transportista es responsable por cargamento perdido o dañado que ocurra durante un viaje completo de puerta a puerta, sin perjuicio a recurrir a un subcontratista responsable. Sin embargo no puede exentarse de responsabilidad por la pérdida o daño de cargamento durante el tránsito marítimo, en acuerdo con las estipulaciones de las Reglas de la Haya, la Haya-Visby o Hamburgo.

Conocimiento de Embarque Electrónico

Se establece como antecedente los años sesentas, como el año en el cual, las Naciones Unidas se ha dedicado tratar de aligerar los procedimientos del comercio internacional, agilizando trámite y reduciendo requisitos, excesivos, de allí, que desde los comienzos de los años noventa, ante esta actitud que tenía desde ese año las Naciones Unidas, se presentó la circunstancia de que el Comité Marítimo Internacional aprobó en París la llamada Reglas sobre el Conocimiento de Embarque Electrónico.

Siendo mejor conocidas como las Reglas de París del Noventa, siendo un conjunto normativo de carácter voluntario y que se podrán hacerse valer siempre y las partes estuviesen de acuerdo en aplicarlas, era una forma de darle por vía contractual validez, que mas que validez es una certeza y seguridad a los acuerdos por las cuales las partes entrarían a negociar dentro de un ambiente electrónico.

Sin embargo, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, NUDMI, mejor conocidas por sus siglas en inglés EDI a través de esta Comisión fundó un grupo de trabajo, que organizó una especie de normas que finalmente se acaban de aprobar junto con su guía de implementación, que se

llama la Ley Modelo sobre Comercio Electrónico. Esta Ley Modelo lo que trata es darle vigencia legal o valor legal a todos estos acuerdos que se hacen dentro de un ambiente electrónico.

Tanto para la redacción de esta Ley modelo como para la elaboración de unos programas de computación conocidos actualmente como software, Estos programas de computación eran para ser utilizados por pequeñas empresas de navegación, porque ya las grandes empresas, empresas de un gran volumen, utilizan sus propios programas, porque son programas exclusivamente diseñados para esa empresa nada más. En cambio, éste era un sistema de software que sería empleado por varias empresas y que sería una idea de buscar un poco de un patrón más universal.

Aparte de eso, en Europa y la Comisión Europea, trató de obtener una especie también con la ayuda de implementación de las Reglas de París, un proyecto que se llamó Proyecto Bolero, Bolero significa nada más Bing of lading for Electronic.

El Proyecto Bolero todavía está siendo trabajado dentro del grupo europeo, pero ha sido muy importante porque no es más que una forma de implementación voluntaria digamos de práctica ensayística, porque todavía está en proyecto de ensayo de cómo trabajar en un sistema de ambiente electrónico.

El objetivo es brindar un servicio de valor agregado para almacenar e intercambiar electrónicamente documentos comerciales posibilitando el comercio electrónico sin papeles.

Los usuarios quienes pueden ser, La comunidad de negocios: exportadores, importadores, bancos, transportistas y sus agentes, despachantes de aduana,

compañías aseguradoras, intermediarios y logísticos, etc. las aduanas, y cualquier organismo que según las normas del país de que se trate deba intervenir en el comercio exterior, se comunicarán con Bolero a través de redes públicas o privadas. Durante la prueba piloto se utilizó Internet y se continuará utilizando. Pero Bolero piensa también activar la competencia entre proveedores bien acreditados.

La información técnica básica para el usuario y las características del equipamiento con las que se opere en la fase 1, están siendo distribuidas a los participantes.

Bolero ha desarrollado especialmente los aspectos de seguridad y confidencialidad.

Su estructura de seguridad tendrá como base una infraestructura de clave pública y privada. Mediante la autoridad de registro registrará físicamente a los usuarios y mediante la autoridad de certificación se expiden certificaciones para verificar la identidad digital.

El mecanismo de claves de password garantiza la confidencialidad de los documentos y mensajes entre partes. Solamente el originario de los mismos puede autorizar su lectura a terceros.

Durante 1999 hasta fin de junio, Bolero transitó su primera fase o prueba piloto que terminó exitosamente. Durante la prueba piloto intervinieron un total de catorce países desarrollados, la mayoría de: Europa, (Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia, Noruega, Reino Unido, etc), USA, Japón, Hong Kong, Singapur, Taiwan y Brasil; y las siguientes empresas transportistas y freight forwarder: Asda Stores Plo, Conoco (UK) Ltd, Elf Exploration UK Ltd, Enichem S.p.A., Federated

Merchandising Group. A Division of Federated Department Stores inc., GVC Corporation, Itochu Corporation, Mitsui&Co Ltd., Marubeni Corporation, Otto Versand (GmbH), Sumitomo Corporation, Statoli, Mobil Sales and Supply Corporation, Chevron International Pic, Cargill Inc.

La fase primera cubre fundamentalmente rutas containerizadas de altamar (incluye rutas bilaterales: Asia Pacífico, Europa, USA e intra Asia Pacífico).

Ventajas del Proyecto Bolero

- Ofrece un servicio de valor agregado específico para cada uno de los actores del comercio internacional, es decir, importante disminución de costos (7% del valor de transacción del comercio mundial se estima que se gasta en papeleo),

- Rapidez
- Seguridad
- Reducción de discrepancias (cartas de crédito, depósitos y terminales portuarias)
- Seguimiento preciso del tránsito
- Posibilidad de transacciones durante el tránsito (al brindar un registro virtual seguro a través del cual pueden intercambiarse los títulos representativos)
- Facilita la mejora de servicios de valor agregado y el desarrollo de nuevos productos

Esta es la más nueva modalidad del Conocimiento de Embarque la cual surgió debido a los grandes avances tecnológicos, a la creación de una serie de nuevos tipos de negocios y el mercado en el que estos se llevan a cabo.

Ofrece una gama de ventajas las cuales resultan ser bastante atractivas y una de estas radica en que, esta modalidad ofrece la velocidad de transmisión de los documentos, evitando de esta manera el siempre problemático transporte

físico de los diversos documentos que se necesitan para poder elaborar un Conocimiento de Embarque, a esto se le puede añadir la gran posibilidad de poder elaborar mas ejemplares originales y no las acostumbradas copias, trayendo como consecuencia la colocación y venta de mayor numero de mercancías en diferentes países del mundo, con la garantía de que se encuentra amparada por el Conocimiento en varios puertos diferentes al de su lugar de origen y todos de forma simultanea es decir al mismo tiempo, pudiéndose revender esta cuantas veces sea necesario a lo largo del viaje.

Cuando mencionamos que se trata de una transacción que se realiza vía Internet se piensa que se pone en riesgo la seguridad de la operación, y ahí no estamos tomando en cuenta el hecho de que con frecuencia después de que nos entregan algún documento este lo destruimos después de registrarlo digitalizadamente, por ende este resulta ser un medio bastante eficaz, por que las copias digitales son idénticas a las de su matriz, también debemos de tomar en cuenta que las firmas manuscritas y los sellos del capitán del buque resultan ser fácilmente falsificables y es ahí donde entra la encriptación electrónica la cual por el momento es totalmente inatacable es decir infalsificable y de poder lograrse esta el costo es mas elevado que el beneficio que se pudiese obtener.

3.5 Formalidades, Menciones, Descripciones del Conocimiento de Embarque

Formalidades del Conocimiento de Embarque

Entrando ya en materia del aspecto formal del documento materia de esta investigación el cual es el Conocimiento de Embarque se puede decir que este como ya lo mencione en puntos anteriores se trata de un documento privado, respecto del cual la Ley no ha señalado aun requisito de carácter especial para la realización de su emisión, sin embargo es importante recalcar que el Conocimiento de Embarque debe constar por escrito, toda vez que para los efectos del transporte marítimo se entenderá por escrito todo documento que conste ya sea bien en un telegrama o si no en un fax o cualesquiera otros medios

en los que se pueda estampar, registrar o bien pueda repetir lo expresado por cada parte mediante instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto o que bien pueden adaptarse para ser utilizados como lo es el correo electrónico, por vía satélite, por radiogramas, actualmente se utiliza un programa llamado GMDSS el cual es una especie de Chat o correo electrónico resulta es mas fácil de utilizar. "los Convenios y Contratos Mercantiles que se celebren por correspondencia, telégrafo, o mediante el uso de medios electrónicos, ópticos o de cualquier otra tecnología, quedaran perfeccionados desde que se reciba la aceptación de la propuesta o las condiciones con que esta fuere modificada."⁵³

Ahora bien, y sin perjuicio de lo ya anteriormente señalado , en cuanto a lo que mencione que la Ley no ha señalado formalidades expresas para la realización del Conocimiento de Embarque, esto no significa que la norma halla dejado de lado otras circunstancias consideradas de fondo y relativas a la validez de la emisión del documento. En efecto es bueno hacer notar que la Ley misma ha cuidado de señalar cuando existe la obligación de emitir este documento, quien es obligado a ello y las menciones que debe y puede contener.

De este modo el artículo 98 de la Ley de Navegación señala en una párrafo de este artículo "Conocimiento de Embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador..."⁵⁴ Como se observa claramente quien lo expide, presumiéndose claramente que el capitán de la nave en que se transportan las mercancías, es el facultado por el transportador para firmar los respectivos Conocimientos de Embarque de las mercancías a transportar, lo cual resulta de una lógica consecuencia de las facultades con las cuales la Ley enviste al capitán.

⁵³ Código de Comercio. art. 80. <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/2/87.htm?s=>

⁵⁴ Ley de Navegación, art. 98, <http://www.eddhu.gob.mx/leyinfo/pdf/54.pdf>

Expedición del Conocimiento de Embarque

La emisión de un Conocimiento de Embarque es obligación de la empresa naviera o el operador de cada embarcación, debe bajo pedido del expedidor emitir a este un Conocimiento de Embarque en uno o mas originales demostrando que el envío de la mercancía se ha hecho a bordo del barco. Aun antes de que la mercancía sea cargada, el transportista puede, depuse de recibir la mercancía en su custodia y bajo pedido del embarcador, emitir un Conocimiento de Embarque en uno o mas originales indicando que la mercancía ha sido debidamente recibida por el transportista en su custodia.

El primero es llamado Conocimiento de Embarque enviado y el segundo es llamado Conocimiento de Embarque recibido. En el caso de contenedores recibidos en una terminal de contenedores u otros lugares de recepción, se emite un Conocimiento de Embarque recibido. Un Conocimiento de Embarque recibido es raramente emitido para cargamento convencional puesto que la mayoría de las cartas de crédito requieren que el expedidor presente un Conocimiento de Embarque enviado para propósitos de negociación.

Una vez que un Conocimiento de Embarque recibido, se ha emitido, no se puede exigir la emisión de un Conocimiento de Embarque enviado, a menos que todos los originales del Conocimiento de Embarque recibidos sean entregados a cambio de este.

Es una práctica predominante en el círculo naviero que se selle una anotación que diga que la mercancía ha sido debidamente enviada a bordo de determinado barco, se establece el nombre del barco, su bandera, el puerto de carga en la fecha de carga, cuando la mercancía recibida por el transportista ha sido enviada. Esta anotación de abordaje le da el mismo efecto que un Conocimiento de Embarque enviado al Conocimiento de Embarque recibido.

Descripciones que debe Contener el Conocimiento de Embarque

En un Conocimiento de Embarque existen dos descripciones de naturaleza diferente enfrente y atrás a razón de los requerimientos estatutarios. Unas son descripciones absolutas requeridas por la Ley y otras son descripciones voluntarias u opcionales que pueden ser agregadas si se desea, siempre y cuando la descripción no sea contraria a los requerimientos establecidos por la Ley.

Las descripciones requeridas por la Ley para que el documento, se considere como Legal varían de un poco de un país a otro, pero el Artículo 100 de la Ley de Navegación que rige a México establece los requisitos que debe contener el Conocimiento de Embarque:

- Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador

Cuando nos referimos al nombre de la empresa como persona moral o bien del operador como persona física, en cualquiera de los casos tienen la capacidad jurídica para realizar todo tipo de actos, por lo que se refiere al domicilio entendemos como "El domicilio legal de una persona física es el lugar donde la Ley le fija su residencia para el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones, aunque de hecho no esté allí presente."⁵⁵

Pero por lo que respecta a las personas morales como lo sería la empresa naviera el domicilio se maneja de manera diferente, según lo establece el código civil. "Las personas morales tienen su domicilio en el lugar donde se halle establecida su administración. Las que tengan su administración fuera del Distrito Federal pero que ejecuten actos jurídicos dentro de su circunscripción, se considerarán domiciliadas en este lugar, en cuanto a todo lo que a esos actos se refiera. Las sucursales que operen en lugares distintos de donde radica la casa

⁵⁵ Código Civil Para el Distrito Federal, Op. Cit. nota 42, art. 30

matriz, tendrán su domicilio en esos lugares para el cumplimiento de las obligaciones contraídas por las mismas sucursales.”⁵⁶

En el caso del Conocimiento de Embarque materia de mi investigación resulta bastante lógico que las partes traten de asegurar de una u otra forma que la otra parte cumpla con la obligación pactada, y en caso de no cumplirla en donde puede ser requerida esta para su cumplimiento. La compañía naviera debe de estar aprobada por la Comisión Federal Marítima

- Nombre y Domicilio del Destinatario o la Indicación de ser a la Orden, Como ya se hace alusión a lo concerniente a los nombres ya sea de la personas físicas o morales así también como lo derivado de su domicilio, pero en este caso nos estamos refiriendo al “Destinatario, quien es la persona facultada para recibir las mercancías”⁵⁷

De acuerdo con lo establecido en el Código de Comercio lo cual actualmente se encuentra derogado es la presentación de los títulos de crédito y una forma de esta era la denominación de ser a la orden que el mismo documento debe de traer implícito.

- Nombre y Nacionalidad de la Embarcación, Viaje y Número de Conocimiento de Embarque

El hecho de que la mercancía es enviada se especifica cuando el barco que transporta los bienes es especificado también. En este sentido, el nombre del barco es un punto importante de descripción similar al de la fecha y el puerto de Embarque, el nombre del expedidor. En el caso de un Conocimiento de Embarque directo y/o Conocimiento de Embarque de transbordo, la mercancía es llevada

⁵⁶ *Ibidem*, art. 33

⁵⁷ Convención Interamericana sobre Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Por Carretera. Op. Cit. nota 38, art. 1, i. G

para entregar al consignatario por el barco u otros medios de transporte diferentes al nombre descrito en el Conocimiento de Embarque. La nacionalidad del barco es de gran importancia. Existieron muchos antecedentes en los que a los barcos con la bandera de ciertos países se les prohibía la entrada al puerto o boicoteaban el trabajo de estibadores. Si el transportista conocía esta información o por lo menos estaba en posición de conocerla, los Conocimientos de Embarque emitidos para entrega a esos puertos se anulaban y rescindían, causándole al transportista hacerse responsable por su negligencia. En el caso de un Conocimiento de Embarque recibido, la descripción de este punto puede ser exceptuada.

El número de Conocimiento de Embarque se expide, bajo petición del expedidor, en uno o mas números. Si se expiden varias copias del Conocimiento de Embarque, estarán claramente sellados con un original, duplicado, triplicado, cuadruplicado, y así sucesivamente. El primer original se llama juego y de todos los emitidos el juego completo. Cada Conocimiento de Embarque tiene un efecto independiente como documento de título. Si cualquiera de estos Conocimientos de Embarque se entrega en el puerto de destino y consecuentemente los bienes son recibidos como entregados por el consignatario, todos los demás juegos del Conocimiento de Embarque se vuelven automáticamente nulos.

- Especificación de los Bienes que Serán Transportados, Señalando las Circunstancias que Sirvan para su Identificación

En la práctica este requisito se encuentra contenido en el anverso del Conocimiento de Embarque y esto realmente comprende lo que es tipo de mercancía que será transportada así como también el volumen, peso, numero de paquetes o bien piezas y marcas, son requeridos como una descripción absoluta por los cuales la mercancía transportada puede ser identificada, incluso de otra que también se este transportando pero que sea para otro destinatario. Se le exige al embarcador notificar los detalles especificados anteriormente con un aviso por

escrito previo a la entrega de la mercancía al transportista o la carga de la mercancía en el barco. El registro de estos detalles en el Conocimiento de Embarque debe hacerse de acuerdo a ese aviso. El embarcador debe garantizarle al transportista la precisión del aviso. Si el transportista tiene buenos motivos para creer que los avisos proporcionados por el expedidor no son precisos o no tienen los medios apropiados para proporcionar si los avisos son precisos o no, el registro de tales detalles no puede ser hecho por el transportista. Lo mismo se puede aplicar cuando las marcas no se muestran sobre la mercancía transportada o sobre sus cajas o cubiertas de una manera que pueda permanecer legible hasta que el viaje llegue a su fin. Para proteger al transportista de declaraciones incorrectas hechas por el expedidor con respecto a los artículos referidos anteriormente y de posible daño causado al, el transportista normalmente toma las siguientes medidas: el transportista solicita al embarcador presente, antes de la embarcación de la mercancía, un peso y/o certificado de medida que es concedido al embarcador por un medidor bajo juramento el cual es un inspector, poco después de que la mercancía ha sido inspeccionada esta es pesada y medida

- El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte, El flete es la contraprestación que se debe al transportador por causa del transporte de las mercancías Según lo conceptualiza García Infante "es la Contraprestación, de cuenta ya sea del cargador, del consignatario o del tenedor del Conocimiento de Embarque, que se paga al porteador por el transporte que existe en el Contrato de mercancías por mar"⁵⁸.

Aun que por Ley la descripción del flete es un requisito en el Conocimiento de Embarque, las decisiones de las cortes han apoyado en casos previos que el Conocimiento de Embarque en el cual no se describa el flete no deberá ser automáticamente anulado ni rescindido. La columna del flete en el anverso de la

⁵⁸ García Infante, Félix, *Derecho del Transporte Marítimo*, México, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1993, p. 210

mayoría de los Conocimientos de Embarque consiste en los siguientes requisitos: la cifra sobre la cual el flete es valorado, es decir la tonelada de su ingreso total; la tasa del flete o la tasa de la tarifa a ser aplicada; la unidad sobre la cual se calcula la tarifa; la cantidad del flete en una tarifa aplicable; la cantidad del flete en una divisa local; el lugar en el cual el flete es pagado;

- Indicación si es flete pagado o por cobrar;

Como regla genera el flete es prepagado en el puerto o lugar de carga donde el Conocimiento de Embarque relativo se emite al expedidor, pero hay casos en los que el flete es pagado en el lugar de destino previo a la entrega de la mercancía. El primero se llama flete prepagado y el segundo flete por cobrar. En cualquier caso, el Conocimiento de Embarque tiene la columna en su anverso donde tiene impresa la Leyenda de Prepagado en o A pagar en el lugar de destino.

- La mención de los puertos de carga y de destino;

El puerto de Carga y el lugar de emisión de un Conocimiento de Embarque difieren en varios casos. Por Ley, estas dos descripciones son requerimientos establecidos por Ley por separado bajo el COGSA. El Código Comercial Japonés no requiere la fecha de carga como una descripción absoluta, pero la descripción de la fecha y el lugar de emisión de este Conocimiento de Embarque son obligatorios. Ante fechar o posfechar la carga de la mercancía constituye la falsificación del documento de título y por lo tanto es ilegal. La mayoría de las Conferencias Marítimas también lo prohíben. En el caso de atracos de trasatlánticos, en ocasiones el expedidor le pide al transportista que preceda o posfeche la carga de la mercancía descrita en el Conocimiento de Embarque para que coincida con la validez de la carta de crédito, lo cual raramente es concedido por el transportista por los riesgos que se corren por ilegalidad, excepto cuando se trata de un Conocimiento de Embarque recibido.

Las mercancías deben estar debidamente marcadas a fin de identificarlas sin equívoco, para que quienes las manejen durante el transporte, no tengan dudas en cuanto al lugar de destino y el modo como manipularlas. Las marcas deben estar en el idioma del país de destino.

En 1962 la Asociación Internacional para la Coordinación del Manejo de la Carga (Internacional Cargo Handling Coordination Association, ICHCA), formuló las siguientes recomendaciones a seguir, respecto a las marcas:

- ✓ Marca principal, con el nombre y dirección del consignatario.
- ✓ Puerto o aeropuerto de descarga, indicando el puerto o el aeropuerto de descarga y el destino.
- ✓ Número de cada bulto, en un lote; el cual permite identificar a cada uno de los bultos pertenecientes a un mismo cargamento cubierto por un Conocimiento de Embarque con la misma marca principal.
- ✓ Peso, indicando el peso bruto o el neto de ambos.
- ✓ Medidas, o el volumen de la unidad.
- ✓ Puerto o aeropuerto de carga, indicando el lugar de carga.
- ✓ País de origen, para indicar el país o el lugar del contenido de la unidad.
- ✓ Vehículo, indicando el vehículo en que se descarga la mercadería.
- ✓ Marcas auxiliares, como las de peligrosidad, fragilidad, contenido, etc., incluyendo los símbolos.

Se ha puesto en evidencia que una cantidad importante de pérdida y extravío de bultos en los puertos, se debe a marcas diferentes o a la falta de marcas.

También ha habido confusión debido a marcas poco destacadas, o a que se destaca más la marca del representante, o la del fabricante o al del embarcador que envía simultáneamente varios lotes a diferentes clientes o consignatarios, siendo las marcas de éstos muy poco visibles, dándose el caso que la clasificación y el arrumaje se efectúe por la primera marca (como ha sido el caso principalmente de Embarques japoneses de KONKO, REPO, OFJAP, ETCO), mezclándose bultos de varios exportadores en un mismo arrumaje y hasta levantándose bultos confundidos, como ha sucedido mucho con sacos de productos químicos y materias primas para plásticos.

Para una mejor identificación, ubicación, clasificación, arrumaje y retiro de las mercancías en los puertos, y evitar su extravío y pérdida, es de la mayor importancia instruir a los embarcadores para que:

- ✓ Los bultos sean todos marcados en forma clara y visible, con las marcas del importador y preferentemente además con su nombre. La práctica ha demostrado que el uso de letras y marcas con caracteres de difícil identificación dificulta considerablemente la localización de bultos.
- ✓ Las marcas se coloquen en posición y en forma que ofrezcan fácil visibilidad.
- ✓ Las tintas que se utilicen sean resistentes al agua para evitar que se borren debido a la humedad o eventual contacto con líquidos.

Cuando en un mismo buque se embarcan bultos de una misma marca pero pertenecientes a pedidos, Embarques o Conocimientos distintos, deben utilizarse contra-marcas y/o número del pedido, para identificar cada lote. Las marcas y contra-marcas deben mencionarse en los Conocimientos de Embarques y en los demás documentos relacionados con la importación.

Indicar el puerto de destino, pues su omisión ha dado lugar a que los bultos sean descargados en otros puertos.

Procurar el uso de calcomanía (marbetes) o de un papel con las marcas en colores llamativos pegados en todos o en casi todos los costados de los bultos lo cual ha resultado muy apropiado cuando se lo ha hecho, así también como eliminar marcas antiguas, en caso de embalajes cuando se estén rehusando.

Los Embarques de sacos, especialmente los que contienen materias primas para plásticos, han sido de los que han causado mayores confusiones, por destacarse mucho la marca del fabricante y a veces el tipo de producto, distinguiéndose menos o muy poco la marca de los importadores. En estos casos la paletización ha resultado muy útil; también han sido eficaces los casos en que estos sacos vienen pintados con colores que identifican a los importadores.

Deben utilizarse los símbolos Internacionales para identificar las precauciones que deben tener las estibadoras y el manejo de ciertos bultos que requieren de una especial atención.

El puerto de descarga es indispensable para un Contrato de transporte por mar junto con el puerto de carga, puesto que el objeto del Contrato concluye cuando la mercancía se entrega en el puerto de descarga. El puerto de descarga no es necesariamente un solo puerto: en ocasiones son varios puertos. El puerto de descarga que aparece en un Conocimiento de Embarque es una descripción indicada por el embarcador y no es un hecho conclusivo. Durante el transporte de mercancías por mar, puede ser alterado por orden del consignatario, el endosatario o el portador del Conocimiento de Embarque así como también por fuerza mayor u otras razones justificadas por la Ley. Varios Conocimientos de Embarque tienen la descripción de la destinación aunada al puerto de descarga. En un Conocimiento de Embarque Directo, el puerto de descarga está indicado como

un lugar de entrega al cual el transportista se compromete a llevar la mercancía. En un Conocimiento de Embarque Convencional, la descripción del destino final aparte del puerto de descarga sirve como una mera referencia para el embarcador.

- La mención de la modalidad y tipo de transporte; En la práctica es común para un transportista, cuando esta haciendo arreglos para realizar un envío, emplear un sub-contratista, para llevar a cabo uno o mas tramos del tránsito. En estas circunstancias, la responsabilidad entre el transportista y el sub-contratista es determinada por los términos del Contrato aplicable entre ellos.

La historia del transporte multimodal puede trazarse en el pasado hasta los siglos anteriores, pero se volvió más frecuentemente usado en la última mitad de los años sesentas, cuando el transporte de contenedores fue desarrollado en la línea del tronco principal del comercio mundial.

En el transporte multimodal, varios proporcionalmente bajo un Contrato de transporte. Teóricamente hablando, uno podría considerar el transporte proporcional independientemente, el transporte representado por un transporte bajo subcontratos con otro y /o el transporte de responsabilidades compartidas, pero en realidad es común que un transportista principal represente a los otros, emprenda toda una ruta de transporte, cerrando subcontratos con otros relativos al transporte proporcional. El transporte de mercancías por medio del transporte multimodal ha sido establecido, bajo la suposición de transporte emprendido por un contratista principal con varios subcontratistas. El transporte combinado vía marítima y terrestre han existido desde el siglo XVIII, pero nunca antes la compañía naviera había tomado responsabilidad como transportista por toda la ruta de transporte combinado hasta que la contenerización moderna comenzó a prevalecer en los años sesentas. Tradicionalmente, la responsabilidad de la compañía naviera estaba limitada a de aparejo a aparejo o de costado de buque a

costado de buque y nunca se extendió a otras facilidades de transporte que la compañía naviera no controlaría directamente.

Sin embargo, su responsabilidad ha sido ahora expandida de Terminal a Terminal y aun expandida mucho mas allá de los puertos, hasta puntos en tierra firme, de puerta en puerta. En estas circunstancias, la compañía naviera no es tan solo un transportista marítimo si no un transportista multimodal.

Ya anteriormente expuse las diferentes modalidades que tiene el Conocimiento de Embarque así como también el tipo de medio de transporte que se utiliza para todas y cada una de estas, pudiéndose combinar entre estas mismas con el único objeto que el lograr que la mercancía llegue a su destino.

- El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario, esto no se encuentra especificado en nuestro sistema legal, así que se rige por lo establecido en diversos Tratados y Convenciones Internacionales, las cuales siguen el siguiente orden:

- ✓ El lugar que la póliza señale, y este será designado de común acuerdo por las partes, en el cual el transportador manifestara el puerto al cual va a trasladar la mercancía y en el cual esperan su arribo, y dándose así el transportista por enterado,
- ✓ El que el transportista designe, cuando las partes no manifiestan el lugar en el que será entregada la mercancía, corresponde al transportista tomar la decisión del lugar en el cual será entregada la mercancía, es decir no basta con que señale el puerto, si no también es necesario realizar una serie de gestiones de carácter administrativo, que permitan la descarga de la mercancía para su entrega, en el puerto establecido.

- El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

Existen varias descripciones impresas en el anverso y reverso del Conocimiento de Embarque que son realmente usadas por las compañías navieras, aunadas a las descripciones establecidas por Ley explicadas previamente. Todas ellas constituyen partes integrales del Contrato de transportación de mercancías por mar. Estas son conocidas como las cláusulas frontales o cláusulas posteriores del Conocimiento de Embarque. Estas son cláusulas opcionales no son necesariamente idénticas a lo largo y ancho de los círculos navieros del mundo, pero aun hay muchas cláusulas comunes vistas en los Conocimientos de Embarque predominantes en todo el mundo y estas son algunas de ellas:

✓ **Cláusula de Aceptación y Reemplazo**

Ningún expedidor firma el Conocimiento de Embarque. No obstante, el expedidor endosatario, portador del Conocimiento de Embarque o dueño de la mercancía están sujetos a todas las estipulaciones, excepciones y condiciones, ya sean escritas a mano, escritas a maquina, selladas o impresas en la parte frontal o posterior del Conocimiento de Embarque, como si fuera firmado por tal persona a pesar de cualquier costumbre o privilegio local. Todos los acuerdos o los compromisos de flete para y en conexión con la transportación de la mercancía son reemplazados por el Conocimiento de Embarque. Esta cláusula vista en la parte delantera o posterior del Conocimiento según el caso.

✓ **Cláusula Suprema**

La cláusula estipula que el Conocimiento de Embarque tendrá efecto sujeto a las provisiones de la legislación nacional que incorpora las Reglas de la Haya u otras reglas modificadas subsecuentemente o las Reglas de Hamburgo, dependiendo de la selección del país, que deberá aplicar obligatoriamente al

Conocimiento de Embarque. Si cualquier provisión del Conocimiento de Embarque se considera ser repudiable a cualquier extensión de las Reglas de la Haya u otra, tal provisión deberá ser anulada y rescindida a esa magnitud, pero no mas allá.

✓ **Ley de Jurisdicción del Gobernante**

Esta cláusula establece la Ley de que país gobernara o interpretara el Contrato evidenciado por o contenido en el Conocimiento de Embarque relativo; o en el caso de una demanda, a que corte se deberá presentar una acción legal en contra del transportista.

✓ **Cláusula de Cesión**

Bajo la Ley Anglo-Americana, la posesión y/o el control sobre el buque que ha sido arrendado por tiempo fijo estará aun bajo el dominio del dueño del buque. Esta cláusula estipula este servicio determinado que si el buque no es propiedad del transportista o es el fletado por cesión (o sea, fletado por tiempo fijo al transportista), este Conocimiento de Embarque tendrá efecto solamente como un Contrato con el dueño o fletador por transferencia, como primera figura, como podría ser el caso hecho a través de la Agencia Transportista (O sea, Fletador de Tiempo Fijo) quien actúa como agente solamente y no estará bajo ninguna responsabilidad en lo absoluto con respecto a la misma. De hecho, las costumbres y prácticas prevalecientes en nuestros días por todo el mercado naviero mundial no necesariamente siguen este principio establecido bajo la Ley Anglo-Americana.

En caso de un fletador de tiempo fijo, la forma propia del Conocimiento de Embarque del fletador es emitida a varios países y es considerado como el transportista. Cualquier parte, el dueño del barco o el fletador, es representada como un transportista para el dueño del cargamento, la responsabilidad suprema para las reclamaciones del cargamento entre ellos se asigna de acuerdo con los términos del Contrato de fletamento. La responsabilidad del transportista por el cargamento compartida entre el dueño del barco y el fletador, estarán a la altura

de las disposiciones del acuerdo Inter-club adoptado en la forma de Intercambio de Productos de Nueva Cork. (NYPE)

✓ **Cláusula Himalaya**

Esta es una cláusula encontrada en un Conocimiento de Embarque o Contrato de fletamento que define los derechos e inmunidades de todos los empleados y agentes del transportista/ dueño del barco. Así pues, un dueño de barco que desea proteger a su capitán, tripulación o contratistas independientes (tales como estibadores) insertaría esta cláusula en el Conocimiento de Embarque o Contrato de Flete. La cláusula Himalaya se deriva del antiguo caso judicial con relación al barco británico llamado "Himalayan" exentaría a tales personas de responsabilidad por cualquier pérdida, daño o retraso de cualquier tipo que surja o resulte directa o indirectamente de cualquier acto, negligencia o falla de su parte mientras actuaba en el curso de o en conexión con su empleo.

✓ **Cláusula de Abandono**

El abandono al que hacemos aquí referencia no es un abandono en el concepto de seguro marítimo con relación a la pérdida total constructiva del barco. El abandono al que nos referimos aquí significa un abandono de la transportación de la mercancía a su destino. Esta cláusula es en ocasiones llamada la cláusula de las libertades. En el caso de que una emergencia ocurra o se anticipe ocurrir, tales como guerra, hostilidades, actos beligerantes, disturbios, conmoción civil, clausura u obstáculo en bloqueo de canal, puerto de lugar, interdicto o restricción por autoridades, problemas de trabajo, etc. Que no pueden ser pronosticados en el momento del Contrato, el transportista puede cancelar el Contrato de transportación de bienes sin compensación, o puede abandonar el viaje para continuar el destino contractual sin ninguna obligación adicional con el cargamento. Sacrificios y gastos fueron causados por acciones tomadas por la seguridad común del barco y la carga, lo cual constituía una causa directa para ellos.

✓ **Avería Gruesa y la Nueva Cláusula Jasón**

Ambas son generalmente presentadas en los párrafos respectivos de la cláusula. La Cláusula Promedio General estipulada sin excepción que el promedio general debe ser ajustado de acuerdo a las Reglas de York-Anterp, 1994. La Nueva Cláusula Jasón esta usualmente en el segundo párrafo junto a la Cláusula Promedio General. Esta Cláusula fue establecida como resultado de un caso judicial en los Estados Unidos. "Jasón" es el nombre del buque involucrado en el caso. Si en la eventualidad de un incendio o accidente, un sacrificio o gasto incurrido para la seguridad común del barco y el cargamento, y por lo tanto una avería gruesa fuera declarada por el dueño del barco, entonces los intereses que se benefician del sacrificio o gasto deben contribuir a prorrata con la pérdida.

La causa remota de la pérdida fue el incendio. Sin embargo, si este incendio fue causado por la negligencia de los marineros, la cual es considerada como un error de la navegación, entonces la responsabilidad del transportista será exceptuada de responsabilidad este no puede exigirle a los dueños del cargamento que contribuyan con las pérdidas causadas por el accidente de promedio general. En el caso de "Jasón" la corte admitió que desde entonces, esta cláusula ha sido insertada en todos los Conocimientos de Embarque para el comercio con los Estados Unidos.

✓ **Cláusula de Abordaje de Ambos culpables**

Esta cláusula se encuentra en el Conocimiento de Embarque o Contrato de fletamento bajo el cual el buque esta comercializando a puertos en los Estados Unidos. Estados Unidos no es miembro del Convenio Internacional para la Prevención de Colisiones en el Mar en Brúcelas, y sus cortes hacen una interpretación única de la responsabilidad del cargamento resultado de una colisión de ambos culpables. Bajo la Ley estadounidense, si la colisión es el resultado de navegación negligente, el interés del cargamento usualmente no tendrá la posibilidad de obtener alguna recuperación del buque transportista

debido al error en la excepción de navegación de la responsabilidad contenida en el Tratado de Transportación de Bienes pro Mar de Estados Unidos.

Sin embargo, el interés del cargamento, puede obtener recuperación completa del buque no transportista, por que el concepto básico bajo la Ley estadounidense es que la colisión es considerada como un tortuoso acto conjunto de ambos buques al cargamento, pero el buque transportista esta exentado de responsabilidad por el cargamento en el COGSA, mientras que el buque no transportista no lo es. A su vez, el buque no transportista buscara indemnización de parte del buque transportista por su parte proporcional de la responsabilidad del cargamento.

De esta forma, aunque el barco transportista no tiene responsabilidad por la perdida o daño al cargamento transportado a bordo, es indirectamente responsable por parte de la perdida o daño del cargamento. Bajo la cláusula de culpabilidad mutua, el barco transportista tiene derecho a rembolsar del cargamento cualquier cantidad que exija pagar al barco no transportista a manera de indemnización por la reclamación del cargamento.

✓ **Cláusula Desconocida**

Puesto que los detalles de la mercancía descrita en el anverso del Conocimiento de Embarque son proporcionados por el expedidor, el transportista no será responsable por la precisión de estos. El expedidor le garantiza al transportista su precisión y deber indemnizarlo contra cualquier pérdida, daño, gasto, etc., consecuencia de su imprecisión. En el caso de que el cargamento recibido por el transportista este empacado por el expedidor en contenedores o artículos similares de transporte, el Conocimiento de Embarque es evidencia de vista del envió no solamente del numero de los artículos mostrados en el anverso del mismo.

La cláusula anterior es conocida como la Cláusula Desconocida y es insertada en la parte posterior del Conocimiento de Embarque.

Cláusula de Pago Irrevocable del Flete

La cláusula previamente mencionada se incluye en la parte posterior del Conocimiento de Embarque, normalmente titulado Flete y Cobros. El flete completo, ya sea prepagado o para ser recolectado en su destino se considera completado cuando es devengado por el envío de la mercancía y el transportista tiene derecho a todo el flete, ya sea en realidad pagado o no, y la recibe y retiene irrevocablemente sea que se pierda o no la mercancía, o si el viaje es abandonado en cualquier etapa del viaje entero.

Cláusula de Derecho de Retención

El transportista tiene derecho de retener la mercancía por flete, almacenamiento por demora, promedio general, salvamento, cualquier otro gasto pagable por o cobrable al dueño del cargamento y puede vender la mercancía de manera privada o por acción pública para recuperar los mismos.

Las cláusulas insertadas al reverso de los Conocimientos de Embarques pueden ser categorizadas:

- Términos y condiciones del Contrato de transportación de mercancías;
- Responsabilidades, limitaciones, excepciones y libertades del transportista contra el cargamento;
- La Ley y reglas pertinentes, interpretaciones legales, prácticas comerciales. Cualquier descripción o cláusula adicional de naturaleza opcional se puede insertar, escrita a mano, a máquina o sellada en el Conocimiento de

Embarque y entraran en vigor siempre y cuando no vayan en contra de las Leyes o reglas gobernantes.

3.6. Diferencia entre el Conocimiento de Embarque y el Contrato de Transporte Marítimo

Como ya se ha analizado a lo largo de este trabajo de investigación el concepto de conocimiento de embarque no esta de mas que se vuelva hacer mención de este toda vez que del mismo desprenderemos las características que lo hacen diferente del contrato de transporte.

El Conocimiento de Embarque representa las mercancías que son objeto de un contrato de transporte marítimo, terrestre, aéreo y fluvial. La ley es de aplicación al Conocimiento de Embarque en todo aquello que corresponda a su naturaleza y alcances como título valor y no resulte incompatible con las disposiciones que rigen al Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías.

Siendo de esta manera el Conocimiento de Embarque un documento, que sirve como prueba de que se efectuó un Contrato de Transporte, ya que es en dicho documento donde se plasman todas y cada una de las condiciones a las que se están sometiendo las partes.

El contrato de Transporte deberá constar por escrito, rigiéndose por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en la ley, recalcando que el contrato que comprenda transporte marítimo y además transporte por cualquier otro medio, se regirá por las normas de transporte marítimo durante el período que las mercaderías están bajo custodia del transportador marítimo.

Las otras etapas se rigen por las normas que correspondan al medio de transporte empleado.

Contrato de Transporte Marítimo

Es innegable la incidencia que tienen las interrelaciones de los modos de transporte en el desempeño de las actuales cadenas de distribución.

Los contratos para la explotación comercial de las naves, se hallan tipificados por su causa, según se apréciese los diversos ordenamientos anteriormente expuestos, que considera dos alternativas principales en la explotación de una nave, que son: el contrato de fletamento y el contrato de transporte marítimo, de los cuales nacen diversos tipos de contratos innominados.

El elemento básico que distingue a las dos especies o modalidades de contratos nombrados como principales; son la naturaleza y la extensión de las obligaciones que asume el fletante, el armador e incluso el operador. No puede dejar de tenerse presente que ambos tipos de contrato se orientan al mismo fin: un interés económico de trasladar cargas, sean éstas de propiedad de quien tiene la explotación comercial de la nave o de terceros.

Pues bien, ahora nos toca referirnos al contrato de transporte de mercancías por mar, o Contrato De Transporte Marítimo, el cual difiere del fletamento en aspectos sustanciales como son, por ejemplo, que en el presente contrato el armador o quien tiene a su cargo la explotación comercial de la nave, se obliga a transportar mercaderías ajenas de un lugar a otro, sin que sea de importancia la nave con la cual cumpla tal obligación, en cambio, en el fletamento, el fletante se obliga a cumplir su prestación con una determinada nave la cual es conocida por el fletador y cuya identidad es, normalmente,

El Contrato de Transporte Marítimo de mercancías conforme al Convenio de Bruselas de 1924, modificado por los Protocolos de 1968 y 1979, cuyas normas se denominan «Reglas de la Haya-Visby, y que, a pesar de haber sido ampliamente discutidas, se aplican en más del ochenta por ciento del transporte marítimo de

mercancías mundial. Tales Reglas, que forman parte de nuestro ordenamiento por medio de la Ley de Transporte Marítimo de 1949 modificada por los citados protocolos.

La definición del Contrato de Transporte Marítimo

La encontramos en el Código Civil para el Distrito Federal en el artículo 2646 que a la letra dice... "el contrato por el cual alguno se obliga a transportar, bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua o por el aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos..."⁵⁹

"Por su parte, el CCo. No suministra concepto alguno del transporte; es en la LNMC (a. 157) en la que aparece el único concepto mercantil mexicano de este contrato, y ello referido al fletamento: "por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete", aquí en cambio resulta impropio el incluir, como elemento de definición y con jerarquía de obligación contractual, una conducta del cargador – la entrega de la carga- que, en unión de otras, en rigor es un derecho medio, que permitirá al porteador cumplir con su parte en el contrato."⁶⁰

Luego de la definición contenida en el Código Civil, dicha disposición agrega que el contrato que comprenda transporte marítimo y además transporte por cualquier otro medio, se rige por las normas de transporte marítimo durante el período que las mercaderías están bajo custodia del transportador marítimo. Las otras etapas se rigen por las normas que correspondan al medio de transporte empleado.

⁵⁹ Código Civil para el Distrito Federal, Op. Cit. nota 42, art. 2646

⁶⁰ Diccionario Jurídico Mexicano, Op. Cit. nota 7, p. 710

Esto es, que sólo aquellas etapas del transporte que efectivamente se realicen por mar quedan regidas por las normas que se analizan, y solamente durante el tiempo en que las mercancías son de responsabilidad del transportador, pues en caso contrario rigen las normas especiales propias de cada tipo de transporte.

Ordinariamente este contrato no está conectado a una nave previamente individualizada, ya que la obligación básica que se genera para el transportador es el traslado de las mercancías objeto del contrato, siendo indiferente que se realice en una u otra nave, con tal que reúna las características y condiciones adecuadas a la naturaleza de las mercancías.

En consecuencia, el motivo jurídico que induce al cargador a contratar es el desplazamiento de las mercaderías de un lugar a otro, de manera que para éste la causa directa del contrato es el traslado de las mercaderías, sin que sea relevante la nave en que ello se efectúe.

Por todo lo dicho, el contrato de transporte marítimo se califica como un contrato de resultado y se utiliza especialmente en el transporte de mercancías singulares o sueltas, encontrándose en su regulación jurídica sometido internacionalmente a numerosas y acuciosas regulaciones normativas que pretenden acentuar la protección del usuario, mediante contratos preelaborados contenidos en formularios tipo, estandarizados.

Ahora bien, el transporte marítimo generalmente consiste en un servicio regular, entre puertos más o menos determinados, con itinerarios preestablecidos casi con exactitud y con un flete convenido sobre la base de tarifas fijas, que pueden ser o no acordadas, por ejemplo por la Conferencia de Fletes, según si la nave esté o no conferenciada. Esto configura una de los caracteres relevantes del transporte marítimo, como es el hecho de que su existencia gira en torno a una actividad económica que se constituye en una industria con una fisonomía propia,

alrededor de la cual existen cuantiosos capitales que permiten ostentar una cierta posición hegemónica al momento de contratar, razón por la cual con el transcurso del tiempo se hizo indispensable entrar a regular, además de la actividad misma, la contratación de las compañías navieras con los usuarios.

La Naturaleza jurídica del Contrato de Transporte Marítimo

El contrato de transporte contiene elementos que caracterizan a otros contratos, como el mandato, el depósito, la locación de servicios, pero no encuadra en ninguno de ellos, ni puede considerarse una combinación de los mismos.

En realidad, es una especie del género locación de obra; pero con naturaleza, finalidad y características propias, perfectamente definidas, que permiten afirmar que se trata de un contrato sui generis, regido por principios especiales, que deben tenerse en cuenta para resolver las cuestiones jurídicas que pueden presentarse en los distintos casos particulares, antes de recurrir a los principios y normas de los referidos contratos de derecho común, de los cuales se aplicara, en primer término, los relativos a la locación de obra.

Características del Contrato de Transporte Marítimo

- De Adhesión.

Por la razón de tratarse generalmente los transportadores de grandes compañías navieras, ellas se encuentran en una situación de primacía respecto de los eventuales cargadores, lo cual hace que se encuentren en posición hegemónica para imponer sus cláusulas mediante los llamados contratos de adhesión, circunstancia que el cargador escasamente podrá eludir como para trocar el contrato en uno de libre discusión, sino que únicamente se allanará a los términos del Conocimiento de Embarque, y por ende, simplemente deberá aceptar o adherirse a un texto cuyo contenido contractual ya ha sido preestablecido. A paliar los efectos de esta característica, se han dedicado principalmente los

esfuerzos normativos internacionales, y ello se encuentra reflejado en nuestro país mediante la suscripción de la Convención de Hamburgo que data del 31 de marzo de 1978.

- Bilateral

Adquiere este carácter debido las partes que lo integran se tienen obligaciones derivadas del contrato entre si para poder cumplir cada una con su función, y estas son reciprocas.

- Oneroso

Es considerado así, toda vez que constituye derechos y gravámenes para las partes que lo integran. "Dado que la obligación del porteador tiene, como pago de un porte, pasaje o flete por parte del otro contratante"⁶¹

- De tracto Sucesivo

Consiste en un encadenamiento de las sucesivas transmisiones del dominio, de las mercancías, de tal manera que la nueva transmisión se apoye en la anterior. Y esta será la consecuencia del tiempo de traslado de la persona o cosa en cuestión. "Debido a que sus efectos se producen a través del tiempo, que varia según la distancia a donde se va a transportar. Al lugar de salida se le designa con el nombre de expedición, y al lugar al que se envía se le da el nombre de destino; esta es una característica fundamental del contrato de transporte."⁶²

- Conmutativo

"En razón de que los derechos y obligaciones quedan plenamente demarcadas en el momento de su celebración."⁶³ Esto es visible a la vista, ya que

⁶¹ Diccionario Jurídico Mexicano, Op. Cit., nota 7, p. 711,

⁶² Treviño García, Ricardo, *Contratos Civiles y sus Generalidades*, 5ª. Ed., Mexico, Mac Graw Hill . 1995 p. 507

⁶³ *Idem*.

en el contrato se estipulan los derechos y obligaciones, el tiempo, el costo, entre otras tantas cosas.

- Nominado o Típico

Pues se encuentra regulado en por diversos ordenamientos, regulándolo particularmente el Código Civil para el Distrito Federal.

- Consensual

Queda perfeccionado con el acuerdo de voluntades, con prescindencia de la entrega de la cosa a la Empresa. Buena parte de la doctrina, francesa en particular, sostiene que se trata de un contrato real; que no existe sin la entrega de la cosa, como en el depósito, el préstamo y la prenda. Por otra parte, admite el contrato de promesa de transporte como innominado y creando obligaciones para las partes, con lo cual, se desvirtúa inclusive el interés práctico de esta posición.

Basta la sola concurrencia de las voluntades del cargador y transportador en cuanto al objeto que para ambas partes tiene el contrato, para que éste quede perfecto y pronto a producir los efectos que le son propios.

De todos modos y aun cuando el transporte marítimo sea eminentemente consensual, ello no obsta a que su existencia se pueda documentar incorporando en un instrumento las estipulaciones que sean del caso. En íntima conexión con lo anterior, se encuentra la emisión del "conocimiento de embarque", instrumento que sin constituir una escrituración del contrato de transporte marítimo permite probar su existencia y que el transportador, a solicitud del cargador, es obligado a emitir al momento de recibir o cargar las mercancías y en el cual además se describen las mercancías, obligando al transportador a llegar con ellas en la misma forma en que él las recibió y además a entregarlas en el puerto de destino a quien corresponda.

Elementos Esenciales o de Existencia del Contrato de Transporte Marítimo

- Consentimiento

Es la adhesión de uno a la voluntad del otro, sobre un hecho que aprueban con pleno conocimiento. Pudiendo ser de manera expresa, firmando de aceptación en el Contrato de Transporte, o tácito, tan solo pagando y embarcando la mercancía.

- Objeto

Un elemento de este contrato es su objeto, cual es, transportar por mar mercancías singulares, cargas sueltas o agrupadas en contenedores que son recogidas en un puerto convenido para ser entregadas en otro puerto también determinado.

Elementos de Validez del Contrato de Transporte Marítimo

- Capacidad

Es la que se exige a cualquier persona para realizar un trámite, la cual consiste en ser mayor de edad y encontrarse en pleno uso de sus facultades mentales.

- Forma

Generalmente entendemos por forma a la serie de condiciones, términos y expresiones que se requieren hacer para que un acto jurídico se considere como perfecto y valido. Siendo el Contrato de Transporte un contrato formal, pues el porteador debe extender un documento llamado Carta de Porte con copia para el cargador, la cual deberá de hacer una serie de señalamientos tales como el nombre, apellido y domicilio del cargador, del porteador, de la persona a quien cuya orden van dirigidos los efectos, designación de estos, precio de transporte, entre otros datos.

Terminación del Contrato de Transporte

Los ordenamientos legales, principalmente el Código Civil Federal, con la finalidad de proteger a las partes, hace un especial hincapié en la terminación del Contrato de Transporte, la cual puede suscitarse por cualquiera de los medios que a continuación voy a mencionar.

- Rescisión por voluntad del cargador

Este contrato es rescindible a voluntad del cargador, ya sea una vez comenzado el viaje, para lo cual tendrá que pagar la mitad al porteador, o antes de empezar el viaje, en cuyo caso pagara la totalidad del porte. Así como también se encuentra obligado a recibir los efectos en el punto y día en que la rescisión se verifique. De no cumplir con estos señalamientos o no pagase el porte al contado, dicho contrato no se tendrá por rescindido, el Código Civil Federal en su Artículo 2663 lo establece.

- Rescisión por causa de fuerza mayor

Esta tendrá que efectuarse antes de que se emprenda el viaje, y de ser así cada una de las partes perderá los gastos que hubiere efectuado, o bien durante su curso, cuyo pago será proporcional al camino recorrido, siempre y cuando sobreviniese algún suceso de fuerza mayor que impida efectuarlo o continuarlo.

- Por pérdida de la cosa

Según como lo establece el artículo 2648 del Código Civil Federal, el cual dice que, será el porteador quien responda por las cosas recibidas, a menos que puedan probar que dicha pérdida se debió a un caso fortuito, de fuerza mayor o vicio de las mismas cosas.

- Por falta de pago

El legislador no ignora desde luego la naturaleza jurídica del contrato, esto es, como un contrato bilateral toda vez que genera obligaciones para ambas partes

contratantes, a título oneroso que como ya sabes es aquel que tiene por objeto la utilidad de ambas partes contratantes, gravándose cada uno a beneficio del otro, conmutativo por cuanto aquello a lo que se obliga una parte a dar o hacer se mira como equivalente a lo que la otra parte debe dar o hacer a su vez y además un contrato que naturalmente es de tracto sucesivo, sin perjuicio de que las partes pudieren estipular que fuere de ejecución instantánea.

En razón de lo anterior, es que la ley contempla la posibilidad de que el fletante de por terminado el contrato transcurridos siete días contados desde la fecha en que el fletador debió pagar el flete o la parte de éste que se hubiere devengado.

Digamos desde ya que el legislador cuidó el lenguaje técnico, pues efectivamente se trata de terminación del contrato, toda vez que el fletamento, como ya dijéramos, naturalmente es de tracto sucesivo, y en esta especie de contratos la resolución toma el nombre de terminación. Esto es importante por cuanto la resolución en general tiene efecto retroactivo, en tanto que la terminación sólo opera para lo futuro, ya que el contrato va produciendo sus efectos en forma periódica, naciendo y extinguiéndose las obligaciones cada cierto tiempo. No obstante lo dicho, las partes pueden pactar que el contrato sea de ejecución instantánea y que por lo tanto el flete se pague de una sola vez, en cuyo caso se trataría propiamente de resolución por incumplimiento de la obligación de pagar el flete.

CAPÍTULO CUARTO

INFLUENCIA DEL DERECHO MARÍTIMO EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

4.1. Concepto de Derecho Marítimo

Lo que actualmente llamamos Derecho Marítimo, o mejor dicho al conjunto de reglas que se fueron agrupando bajo ese nombre, brotaron de todas partes sin que aun nadie pueda precisar el lugar exacto de su nacimiento; y esto resulta bastante lógico, toda vez que los navegantes primitivos no fueron oriundos de un lugar preciso; como quien dice surgió por la necesidad común, que fue satisfacer sus carencias alimenticias y materiales, al poder intercambiar mercancías con otros pueblos a través de la navegación.

El conjunto de experiencias que se fueron acumulando por los hombres que dedicaban su vida a la navegación y cuyos conocimientos personales se intercambiaban mutuamente, fueran estos de un puerto de la misma región o puertos lejanos.

Tantos conocimientos esparcidos con el pasar de los siglos fueron formando cuerpos de Leyes, sin que haya huella de quien o quienes fueron sus recopiladores ni quien los orientó en lo valioso de sus ordenamientos.

La definición de Derecho Marítimo nos dice que es una "Rama del derecho comercial que tiene por objeto los contratos relacionados con la navegación marítima, así como las embarcaciones afectadas a esa navegación y las personas que se dedican a ella. Teniendo en definitiva como objeto el comercio marítimo."⁶⁴

4.2. Influencia del Derecho Marítimo en el Conocimiento de Embarque

Partiendo del concepto ya mencionado de Derecho Marítimo, es claro como una cosa lleva a otra, toda vez que uno de dichos contratos de la navegación marítima es el Contrato de Transporte, del cual forma parte el documento de Conocimiento de Embarque, resultando ser sumamente importante conocer cual es la rama Jurídica del Derecho encargada de regular dicho aspecto.

El Derecho Marítimo no rige indistintamente todas las especies de Navegación, si no solamente la marina, ósea, la navegación sobre el mar.

En cuanto a la navegación sobre grandes vías fluviales es dominio del Derecho Terrestre. Esto si continuamos con la etimología de la palabra Marítimo que se deriva obviamente de la palabra Mar.

Desde el punto de vista económico el Derecho Marítimo se ha convertido en un elemento de primer orden, esto es debido principalmente a las grandes cantidades de bienes que se pueden transportar por el mar, y para actuar conforme lo marca la Ley para poder llevar acabo dichas transportaciones, es requisito indispensable para su transportación el Conocimiento de Embarque, manteniendo de esta forma una relación importante con el Derecho Internacional, tanto publico como privado.

La inquietud en esta ya no tan joven disciplina jurídica, se ha de centrar preferentemente en la posición que guardan países como México frente a la

⁶⁴ Derecho Marítimo, <http://www.dicciobibliografia.com/>

comunidad internacional en sus relaciones marítimas, relaciones cuyos vertiginosos cambios hacen que lo que se afirma hoy se cuestione mañana; especialmente si consideramos que se trata de una actividad de índole dinámica y expansiva como lo es el Derecho Marítimo.

El Derecho Marítimo por ser la institución de donde se desprende la figura jurídica del Conocimiento de embarque es ya por si misma una pieza fundamental para que se efectúe la transportación de mercancías a cualquier parte del mundo.

El mundo jurídico, y en especial el del Derecho Marítimo tradicionalmente poco dinámico, especialmente en países como México donde la independencia de los poderes judiciales requiere de un mayor trabajo republicano, está siendo una de las áreas del conocimiento social humano que experimentan una evolución muy interesante ante la realidad de la tecnología aplicada, por mencionarlo de alguna manera la gran importancia que ya tiene el Conocimiento de Embarque electrónico, evolución que pensamos se hará visible en la medida en que se generalice el uso de los bienes informáticos. Las posibilidades que proporciona el avance tecnológico de la información y las comunicaciones en campos como la publicidad, la mercadotecnia, la educación, las transacciones electrónicas cada vez más generalizadas y comunes, no sólo en el ámbito financiero, nos presenta hipótesis que no se prevén de manera específica dentro de las leyes.

Los países de América Latina, a pesar de vivir dentro de una realidad social y económica menos favorecida a la de los países desarrollados, pueden sin ningún problema hacer la transportación de sus mercancías, toda vez que gozan del uso del mar para poder realizar dicha actividad, pero en muchas ocasiones no cuentan con los programas para agilizar el trámite de dicha transportación, situación que condiciona el uso generalizado de los bienes informáticos, se encuentra en una posición particular.

El 14% de la población latinoamericana que tiene acceso a estos bienes informáticos controla el 56% de la actividad económica de la región. En términos de desarrollo social este indicador resulta sumamente molesto, sin embargo hace visible el enorme potencial en términos de creatividad empresarial. La unidad cultural que representa este singular grupo de países con raíces históricas y problemáticas sociales tan similares, representa hoy en día un reto enorme tanto para los creadores de contenidos para Internet en idioma español, como para los encargados de la venta de productos y servicios que responden a formas culturales diferentes a los modelos y patrones de consumo estadounidenses.

La gran seguridad que brinda el Conocimiento de Embarque se ha visto manifiesta en el sin número de importaciones y exportaciones realizadas por México a otros países del mundo

Las importaciones mexicanas se han visto incrementadas a medida que existe una certeza de que no habrá robo, fraude o que simplemente la mercancía a importar no llegara a su destino, esto ha fortaleciendo la economía y repuntando el consumo, con una tasa de crecimiento anual del 23,4% durante el primer semestre del 2002 y del 22,7% para el conjunto del año. El valor de estas compras superó los 109.000 millones de dólares, destacando el crecimiento del 39,8% en la importación de bienes de consumo basado sobre todo en las compras de la industria manufacturera.

Durante el primer semestre del año la mayor parte de las importaciones estuvieron concentradas en las industrias manufactureras (91,8%), principalmente en las ramas de productos metálicos, maquinaria y equipo (53,5%), equipos y aparatos eléctricos y electrónicos (21,1%) y máquinas y equipos especiales para industrias diversas (18,0%). Las exportaciones en el año 2002 totalizaron 110.380 millones de dólares, cifra que representa un aumento del 14,9% con relación al año anterior y del 81,3% con respecto al 2000. Del total de las ventas mexicanas

al exterior en el período comprendido entre los meses de enero y septiembre del mismo año, el capítulo petrolero representa sólo el 10,6%, siendo el conjunto de las manufacturas el que con el 85,4% es el sector exportador más importante.

Este cuantioso número de transacciones puede ser posible gracias a la rapidez que brinda realizar los trámites correctos para la transportación de todo tipo de mercancías, toda vez que no importa lo que se vaya a transportar, bien sea para importar o exportar, no se necesitan grandes papeleos, y aun cuando la mercancía aun no haya llegado a su lugar de destino el Conocimiento de Embarque ya fue elaborado y ahí se estipulan las penas en que se incurren de no cumplir con lo estipulado en el documento.

En las acciones del Derecho Marítimo van creando prácticas que se convierten en normas consuetudinarias de carácter obligatorio que se han ido universalizando a medida que los distintos pueblos del mundo han ido alcanzando independencia y organizándose como Estados y en segundo lugar con la adhesión de otros Estados. Los Estados soberanos tienen poder por ser Estado, no se lo da el Derecho Internacional, procede de la anexión del pueblo a un determinado gobierno.

Todo Estado tiene derecho a elegir libremente y a poner en práctica la política exterior que estime más adecuada a sus intereses. Tiene derecho a participar en la elaboración de normas internacionales, Derecho a concluir tratados, Derecho a legación activa y pasiva, Derecho a exigir a terceros responsabilidades incluso internacionales, Capacidad.

4.3. Fuentes del Derecho Marítimo

Cada una de las ramas del derecho, tiene sus fuentes especiales y específicas. Sin embargo, tales expresiones son sólo un aspecto de lo que constituye el

ordenamiento jurídico. En el caso del Derecho Marítimo sus Fuentes Legales son la Ley y la Costumbre y los usos marítimos según lo establece el Artículo 5 de la Ley de Navegación vigente en nuestro país.

Ley

Es considerada en el ámbito Jurídico, como una de las fuentes del Derecho Marítimo, y por ende uno de los modos mas importantes en el que se manifiestan distintas normas que regulan con un carácter obligatorio los contratos relacionados con la navegación Marítima, a su vez, manifiesta la existencia de una autoridad competente que ha de sancionar a quien contravenga dichos preceptos.

Variadas y diversas son las Leyes a las cuales se halla sujeto el Derecho Marítimo.

- Ley de Navegación
- Ley General de Bienes Nacionales, Federales del Mar y de Puertos
- Código Civil Para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la Republica en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles
- Código de Comercio
- Ley de la Navegación y Comercio Marítimo
- Ley Federal de Procedimiento Administrativo;

Los Usos Y Las Costumbres Marítimas Internacionales.

Es trascendental e importante el papel que juegan los usos y costumbre dentro del Derecho Marítimo, toda vez que han sido objeto de vivas controversias. En la antigüedad, los hombres que eran considerados como marinos eran jurídicamente poco evolucionados, se regían por costumbres y tradiciones que se transmitían de generación en generación. A este sistema de Derecho basado en la costumbre, se lo denomino Derecho consuetudinario.

A medida que el ambiente Marítimo creció y las relaciones humanas se tornaron más complejas, se fue haciendo más difícil establecer cuál es la conducta establecida por la costumbre o cuál no, o cuál es la conducta correcta cuando aparecen dos o más costumbres contradictorias. Surge entonces la necesidad de recurrir a las normas escritas, surgiendo así el Derecho Marítimo.

De tal manera, el derecho consuetudinario fue cediendo terreno al Derecho Marítimo escrito, pero cuyos nombres de codificaciones y ordenamientos, se mencionaron en el capítulo segundo.

Así como en los sistemas de Derecho escrito la fuente más importante es la ley escrita, en los sistemas del Common Law la fuente predominante es la costumbre. Los jueces del Common Law, para sentenciar un caso determinado, deben fundarse en la costumbre imperante en el país respecto de ese caso; pero no citan directamente la costumbre, sino los fallos anteriores que la vienen aplicando, denominados precedentes judiciales, de modo que éstos funcionan como prueba de la existencia de la costumbre vigente.

Para facilitar el conocimiento de los precedentes, ellos se recopilan en libros o repertorios denominados records. Por excepción, los países del Common Law recurren a veces a normas escritas, especialmente de Derecho Público, algunas de carácter administrativo, otras tendientes a reglamentar las libertades de los ciudadanos, como los edictos y actas: bills y acts. En los países de Derecho escrito, si bien la fuente primordial es la ley, no obstante es indiscutible el papel de la costumbre como fuente material, ya que con el tiempo puede dar lugar a normas que adopten las conductas establecidas por ella; pero además, el Derecho moderno la considera fuente formal, si bien en plano secundario con relación a la ley.

CONCLUSIONES

Primera.- Es necesario reconocer, que a medida que el tiempo paso, el Conocimiento de Embarque sufrió una serie de cambios necesarios, para llegar hasta al documento que hoy conocemos. Sin embargo, el esfuerzo realizado durante mas de seis cientos años, para alcanzar la forma actual del documento, tenemos que asimilar que su tramite se había dificultado, provocando en algunos momentos la limitación del trafico marítimo internacional.

Segunda.- El fraude marítimo que se podía cometer antiguamente con el Conocimiento de Embarque provoco un gran problema para el Comercio Internacional, por lo cual se tuvieron que tomar imperiosas medidas de seguridad, serias y encaminadas a tratar de terminar con tal delito. Entro otras, tuvo que ser recomendada la educación de los compradores para lo cual se estableció el servicio de protección por los bancos así también como la prevención de estos posibles atracos a los clientes.

Como un medio para tratar de solucionar el problema, el CMI llego a unas propuestas interesantes en su XXXIV Conferencia celebrada en Paris que fue la adopción de unas Reglas Uniformes sobre las Cartas o Guías de Transporte Marítimo, la adopción de unas Reglas Uniformes relativas a los Conocimientos de Embarque Electrónicos, y la búsqueda de una Ley uniforme internacional sobre el transporte de mercancías por mar.

Tercera.- El análisis realizado de tan importante figura Jurídica para el Transporte Marítimo de Mercancías, permitió conocer el concepto y las funciones del Conocimiento de Embarque, con sus respectivas modalidades, tratando de aportar un estudio explicado de las mismas a fin de que se pudiese observar en su amplia dimensión, sin limitaciones.

Cuarta.- Se recurrió a la explicación de otro documento que de una u otra forma pudieran ser confundidos con el Conocimiento de Embarque tal es el caso del Contrato de Transporte, demostrando que ello no es posible. Por ello puede decirse que sería injusto señalar que no se han visto los pasos que la humanidad ha dado para alcanzar este tipo de documento, así como la búsqueda que se sigue haciendo para alcanzar el equilibrio justo entre las partes del Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías.

- Quinta.- La diferencia básicamente radica en que el Conocimiento de Embarque es un documento, el cual una de sus funciones es servir de prueba para verificar que efectivamente se celebró un Contrato de Transporte Marítimo. El transporte marítimo supone la obligación del naviero de tomar mercancías en ciertos puertos o lugares para, luego de conducir las, entregarlas en otro lugar o puerto a una persona habilitado por un título para recibir las.

- Sexta.- Toda esta acción histórica ha ido obligando a todo usuario, cargador o consignatario de las mercancías deseoso de servir y obtener la utilidad a que tiene derecho.

- Séptima.- Haciendo hincapié en que las partes recuerden que la una sin la otra no pueden operar, pues no hay empresa armadora que pueda vivir sin la carga, y esta a su vez requiere que halla buques que le transporten a su destino final, por lo mismo, ambos intereses se complementan y deben de encontrarse en el camino para repartirse equitativamente las utilidades que a cada uno corresponden.

Es decir, que en la medida en que cada parte ceda, ambas podrán quedar satisfechas plenamente, sin que, además, ninguna de ellas busque preponderantemente su beneficio, pues creemos que obrando ambas con sinceridad lograrán utilidades, y por supuesto, alcanzaran entre si el respeto tan anhelado por cada una de ellas.

- Octava.- El Conocimiento de Embarque Electrónico en la industria del transporte, en general, provee de un sistema que ofrece, al tiempo, la secular claridad y certeza del papel y la velocidad, seguridad y capacidad de transporte de información por un medio electrónico. Además, una alternativa neutral entre lo electrónico y lo físico en cuanto al costo económico del proceso.

- Novena.- Cuando existe la manifestación de la voluntad de las partes de celebrar un contrato y el consentimiento es expresado libremente y sin vicios de la voluntad, ya sea por correo electrónico o por adhesión a un documento en el Web, este contrato existirá en nuestro país –dado el principio consensual de nuestro derecho contractual-, siempre y cuando no requiera de formalidades especiales señaladas por la ley. Un contrato se perfecciona cuando una parte hace una oferta y otra la acepta, aunque en los contratos entre ausentes es necesario verificar tanto la identidad de las partes, como su capacidad de contratar.

- Décima.- El Derecho marítimo es una rama del derecho que, reivindicando su propia especialidad, pugna por su autonomía, lo cual, desde el punto de vista de la técnica jurídica sería del todo conveniente si se considera que en la regulación de la actividad humana en el mar, confluyen una serie de intereses a veces contrapuestos, y que pueden tener, ya una naturaleza privada, ya una naturaleza pública, cuya satisfacción debe ser debidamente resguardada por el Derecho a través de una regulación orgánica y coherente, que sea no tan sólo comprensiva del derecho marítimo, sino que de la globalidad de conjunto que presenta la materia.

- Onceava.- No podría existir el Conocimiento de Embarque sin que hubiese existido primero el derecho marítimo, toda vez que van tomadas de la mano por cuanto hace que el derecho marítimo es la encargada de regular en materia de contratos relacionados con la navegación marítima, y esta es necesaria para la transportación de la mercancía.

Doceava.- Si bien el transporte en barco tiene para y en nuestro país un largo historial que comienza en el siglo XVI con los comienzos de la conquista, estableciendo trayectos fluviales y marítimos con el objeto de reconocer y dar respuesta cartográfica a los grandes interrogantes de los pueblos conquistadores, tuvo de aquellos principios un sentido claramente de investigación y posteriormente destinado a la realización de intercambio de víveres y útiles

RECOMENDACIONES

Primera.- Siendo que el Derecho Marítimo comprende todo el que hacer humano en el mar mientras se encuentra abandonado en una ya muy precaria legislación, hacer mas hincapié en una nueva reforma a las leyes, así también como mas convenciones para la regulación del mismo, y que en estas a su vez sean mas los países que participen y las ratifiquen.

Segunda.- La vía legislativa debe presentar modelos y soluciones en breve, ya que los destinatarios de las normas no sólo están preparados para ponerlas en práctica sino que necesitan urgentemente un estatuto legal en el que basarse. De lo contrario, los sistemas contractuales privados acabarán imponiendo sus modelos, sus reglas y sus precios.

Tercera.- El Conocimiento de Embarque o Carta de Porte Electrónico no debe configurarse sino con la misma naturaleza jurídica que sus expresiones físicas, pero con una firma electrónica.

Cuarta.- Los medios regulatorios, son ya muy obsoletos, enfoquémonos al Código de Comercio básicamente, su origen data del siglo antepasado, siendo esto algo extraño por que ya estamos en el nuevo milenio, Código de Comercio francés del año 1845, adoptado por nuestro país en el 1882. Hay que revisar y modernizar nuestro Código de Comercio en todo lo relativo al comercio marítimo.

Quinta.- La vía legislativa debe presentar modelos y soluciones en breve, ya que los destinatarios de las normas no sólo están preparados para ponerlas en práctica sino que necesitan urgentemente un estatuto legal en el que basarse. De lo contrario, los sistemas contractuales privados acabarán imponiendo sus modelos, sus reglas y sus precios.

Sexta.- Se hace inevitable el no pedir que las instituciones, especialmente las gubernamentales, tomen conciencia del retraso que pueden estar sufriendo las sociedades a las que estas sirven e inicien las acciones que estén dentro de sus posibilidades, para que se implemente de forma ágil y diligente un nuevo marco de actuación que permita la utilización cotidiana de medios tecnológicos, especialmente, del documento electrónico. En tal sentido, los foros de discusión, centros de investigación, entidades públicas y privadas de los países, y especialmente los legisladores, tienen la obligación de generar un debate en todos los ámbitos de la sociedad y especialmente en los que se ven más afectados, esto es, las empresas y el sector público. Este impulso es ineludible para colocar a cualquier país que pretenda obtener un desarrollo sostenido en una situación de igualdad frente a otras naciones o regiones que ya tienen medio camino recorrido.

- Séptima.- El documento electrónico o informático, debemos de concebirlo como un medio de expresión de la voluntad con efectos de creación, modificación o extinción de los derechos y las obligaciones por medio de la electrónica e informática. Si analizamos la noción tradicional de documento referida al instrumento en el que queda plasmado un hecho que se exterioriza mediante signos materiales y permanentes del lenguaje, vemos como el documento electrónico cumple con los requisitos del documento en soporte de papel en el sentido de que contiene un mensaje (texto alfanumérico o diseño gráfico) en lenguaje convencional (el de los bits) sobre soporte (cinta o disco), destinado a durar en el tiempo.

- Octava.- Valernos de los medios que están surgiendo, emplear la tecnología que tenemos a nuestro alcance tal es el caso de el uso de Internet para celebrar contratos, es obvio que irán surgiendo controversias y conflictos, mismos que en muchas ocasiones requieren de una intervención judicial para llegar a un acuerdo entre las partes. Y, como ya observamos, gracias a los avances tecnológicos es innegable que los documentos electrónicos pueden llegar a cumplir de hecho con los requisitos de las pruebas que analizarán los jueces. E incluso más, las superan en integridad e inalterabilidad. Es por eso que en esa valoración "subjetiva" el juez deberá considerar estas características de los documentos electrónicos.

BIBLIOGRAFÍA

- BARRERA GRAF, Jorge, *Tratado De Derecho Mercantil*, México, Porrúa, 1957, v. I.
- BRUNETTI, Antonio, *Derecho Marítimo Privado Italiano*, Barcelona, Bosch, 1948, t. I.
- Diccionario Jurídico Mexicano*, 6ª.ed., México, Porrúa,
- GAMECHOGOICOICHE, Francisco (coord.), *Nueva Enciclopedia Jurídica*, Barcelona, Seix Francisco, 1958, t.IX.
- GARCÍA INFANTE, Felix, *Derecho del Transporte Marítimo*, México, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1993.
- SALVADOR, M. Elias, *Apuntes de Derecho Mercantil*, México, Porrúa, 1958.
- SCIALOJA, Antonio, *Sistema del Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, Bosch, 1950.
- SCHOENBAUM J., Thomas, *Admiralty and Maritime Law*, Minnesota, St. Paul, 1944, v.II.
- SOLÍS GUILLÉN, Eduardo, *Derecho Marítimo Mercantil, Derecho Naval Militar*, México, Porrúa 1987.
- TREVIÑO GARCÍA, Ricardo, *Contratos Civiles y sus Generalidades*, 5ª. Ed., Mexico, Mac Graw Hill , 1995.

ICONOGRAFÍA

Código Civil Para el Distrito Federal, art. 2646,
<http://www.solon.org/Statutes/Mexico/Spanish/cc-intro.html>

Código de Comercio, art. 80, <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/2/87.htm?s=>

Convención Interamericana Sobre Contrato De Transporte Internacional De
Mercadería Por Carretera, art. 1, i. E,
<http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-55.htm>

Derecho Marítimo, <http://www.dicciobibliografia.com/>

Ley De 22 De Diciembre De 1949, *De Transporte Marítimo De Mercancías En
Régimen De Conocimiento De Embarque*, art. 13,
http://noticias.juridicas.com/base_datos/Privado/ltmm.html

Ley de Navegación, art. 98, <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/pdf/54.pdf>

Ramírez Baños, Federico, Desarrollo Histórico del Derecho Marítimo,
<http://www.bma.org.mx/publicaciones/elforo/1964/abril-junio/desarrollo.html>

Reglas de la Haya, art. IV, Sc. 5.,
www.revistamarina.cl/revistas/1995/6/thauby.pdf