



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

**ANALISIS JURIDICO
DEL CONOCIMIENTO DE
EMBARQUE**

T E S I S

Que para obtener el título de:
LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a :

EDGAR MONTES OLIVA



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.

INDICE

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE

	Pags.
A) Epoca Antigua. B) Epoca medieval..	
c) Epoca Moderna. D) Leyes Antiguas.	1-17

CAPITULO II

NATURALEZA DEL TITULO

A) Definición de Conocimiento de Embarque. B) " Recibo para Embarque ",	
c) Figuras Afines del Conocimiento - de Embarque.	2-23

CAPITULO III

CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

A) Conocimiento de Embarque Marítimo. B) Conocimiento de Embarque por Camión. C) Conocimiento de Embarque por Ferrocarril. D) Conocimiento de Embarque por Avión. E) Conocimiento de Embarque por Correo.	3-32
---	------

CAPITULO I V

ANALISIS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL
TRAFICO COMERCIAL INTERNACIONAL

Pags.

A) Regulación en el Conocimiento de Embarque Conforme a la Ley Española. B) Proyecto para Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos. C) Regulación del Conocimiento de Embarque Conforme a la Ley Mexicana. D) Conferencias Internacionales acerca del Conocimiento de Embarque.

4-25

CONCLUSIONES.

BIBLIOGRAFIA.

PROLOGO

El transporte ha sido, y sigue siendo la actividad principal dentro de la comunidad Humana, ya que, por medio de tal actividad el hombre ha podido satisfacer en gran parte sus múltiples necesidades de transportar las mercancías de un lugar a otro.

Históricamente, el transporte se practicaba por medio de los hombres, éstos transportaban en sus espaldas los productos básicos; posteriormente se substituyeron por las bestias de carga y así sucesivamente hasta lograr un avance que cada vez fue resultando más benéfico para nuestra comunidad.

En los últimos años, el transporte ha logrado una magnífica perspectiva, mejorando siempre, la diversidad de modos de transporte que hasta ahora se ha venido practicando.

Sin menospreciar los diversos comprobantes que hay acerca de transportación de las mercancías, vamos a centrar nuestra atención al " Conocimiento de Embarque ", ya que hoy en día es el principal documento probatorio de la entrega de las mercancías a bordo ya que permite comprender mejor la importancia y la razón esencial de ser de este insustituible documento.

No obstante los principios justos y benignos que regulan las diferentes convenciones acerca del " Conocimiento de Embarque ", adolecen de fallas.

Creo necesario la reformatión o creaci3n de una nueva -
Legislaci3n Internacional en Materia Marftima que regule lo -
referente al comprobante de la consignaci3n de las mercancfas,
acorde a la actualidad.

M3xico, pafs en vfas de desarrollo y en donde el Derecho
del Mar es de reciente creaci3n, y es precisamente ahf en el
mar, en donde se encuentran una de las riquezas principales y
en donde puede estar la soluci3n a los grandes problemas por-
los cuales M3xico atraviesa; para realizar la transportaci3n-
marftima ya que es un medio barato y seguro en la transporta-
ci3n de las mercancfas.

M3xico debe volver los ojos al mar y hacerle justicia.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE

- A) EPOCA ANTIGUA.
- B) EPOCA MEDIEVAL.
- C) EPOCA MODERNA.
- D) LEYES ANTIGUAS.

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL TRANSPORTE

A).- EPOCA ANTIGUA.

Para iniciar el estudio de los antecedentes de los principales medios de conducción, es imprescindible remontarnos a la historia, ya que es el único medio que sirve de apoyo - para tratar de dar una corta explicación acerca de la diversidad de medios de traslado, que en ese entonces existían.

Después del tronco flotante, la nave mas primitiva fue una balsa sencilla de troncos atados impulsada por pértigas.

Mas tarde surgió la piragua, un tronco ahuecado con herramientas primitivas; alcanzando un alto grado de eficiencia al principio de la Edad de Piedra, pero una embarcación pesada y resultaba demasiado difícil transportarla de un río a otro cuando era indispensable salvar algunas rocas.

Luego la piragua fue reemplazada por una embarcación mucho más ligera que consistía en una armadura forrada de corizas; como tales canoas de cáscara no eran adecuadas para el acarreo de mercancías, pronto se construyeron barcas fuertes de tablas amarradas.

Se ignora cuando se usaron por primera vez los buques para el acarreo comercial pero, se dice, que en tiempos muy remotos, los Egipcios arrastraban en balsas, enormes bloques de piedra que extraían de las canteras. Sin embargo según la

nueva enciclopedia temática menciona que el primer vestigio de una embarcación mercante en Egipto data de 7,000 a.c.

Durante el período del 300 al 200 a.c.; los egipcios - mejoraron sus buques, que para entonces llevaban una vela - cuadrada en un mástil compuesto de dos pértigas unidas en - la cima y que se arriaba cuando no se usaba.

Aunque los egipcios efectuaron notables travesías victoriosas por mar, poco hicieron en la navegación de altura - y aunque se les consideró un pueblo navegante como los feni - cios, que habitaron más al norte de Cannan. En Sidón y Tiro empujados hacia el mar por la cordillera del Líbano.

Hasta entonces, los fenicios posiblemente no habían -- pensado en el mar, pero debido a su trabazón en el desarrollo del comercio, y al verse imposibilitados de todo avance terrestre, deciden hacer uso del mar, tomando en cuenta que era su única puerta de salida, se cree que sus embarcaciones viajaban por todas partes transportando riquezas minera - les de Málaga, y traían principalmente mineral de cobre.

Es preciso hacer referencia a los navíos griegos, roma - nos y primitivos británicos; los griegos y romanos se em - pleaban más para el transporte, por lo que solamente tendre - mos una exposición corta. (1)

(1) NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA.- 7a. EDICION TOMO VI.-

EDITORIAL RICHARDS, S.A. MEXICO 1967 PAG. 453.

Fue por medio de los fenicios como los griegos aprendieron la construcción y la navegación, por eso, sus naves eran idénticas a los fenicios.

Habia trirremes que eran buques provistos de dos velas cuadradas que podían guardarse cuando el bote entraba en acción; más adelante el trirremo griego fue reemplazado por bajeles mayores, con un número creciente de navíos de remeros, siendo éstos el medio de traslado popular.

Los primitivos galeones romanos se parecían a los griegos y éstos se destinaban también a fines de guerra; después de la batalla de Actium los barcos se utilizaron en el traslado de cereales y otras cargas de Egipto a Roma. Una barca romana del siglo I para grano tenía 52m. de eslora y 15m de manga y un puntal de 12m. Los datos se obtuvieron de un relieve de Pompeya.

Los romanos carecían de aptitudes marineras, pero comprendieron la necesidad de adquirirlas puesto que tenían la finalidad de vencer a los cartagineses. Por otra parte, los británicos usaban pequeños botes cuyos castillajes estaban formados por ligeras tablas, muy bien forradas de pieles. Si bien estos bajales evidentemente no servían para largos viajes, permitían a los antiguos bretones mantener el comercio con la Galia e Irlanda.

Al conquistar Julio César La Gran Bretaña, los británicos ya poseían bajeles grandes y mejores; es por eso que -

César los describió como grandes y fuertes. Ultimamente La - Gran Bretaña se convirtió en productor y transportista de cereales desde Londres hasta las provincias romanas, poseyendo para ello una flota de 800 buques. (2)

(2) FUENTES DELGADO RUBEN, ECONOMIA DEL TRANSPORTE MARITIMO Y AEREO. ESCUELA SUPERIOR DE ECONOMIA. MEXICO, D.F.
PAGS. 1 a 3.

EDAD MEDIA

Con las invaciones de los pueblos bárbaros cae el imperio romano de occidente y pierde vigencia el corpus iuris romano. Cada pueblo, cada comunidad van elaborando sus costumbres propias, y los primeros que elaboran las suyas, fueron los mercaderes marítimos, quienes crearon sus propios tribunales, que se llamaron consulados, porque los jueces se llamaban cónsules, como los antiguos magistrados romanos. Los primeros documentos son recopilaciones de costumbres de sentencias, hechas por juristas, jueces y comerciantes.

Tales compilaciones recibieron en Italia el nombre de estatutos y entre ellos cabe mencionar "los Ordenamenta et Consuetudo Maris", de 1603, de la ciudad de trani, " los Capitula et Ordinationes Curiae Maritimae Nobilis Civitatis -- Almafae ", o Tablas Amalfitanas, del siglo XI, " los Curiae de Pisa ", etc. Casi todas las ciudades Italianas (Bolonia, Florencia, Milan, Venecia, Génova, Siena, etc), tuvieron -- sus propios estatutos, y de igual manera casi todas las ciudades de la cuenca del Mediterráneo y de los mares del Norte y Báltico.

Así tuvieron renombrados estatutos Marsella, Barcelona, Hamburgo y Lubeck, entre otras ciudades marítimas.

Los Consuetudines et usus Maris ", que desde el siglo - XIII regfan en Barcelona, se compilaron en el famoso " Consu

lat de la Mer " promulgada por el Rey Don Pedro IV en Barcelona en 1340. Comprende el Consulado del Mar 297 capítulos, y de los que los primeros 45 se refieren al procedimiento marítimo. Es un vasto repertorio, una especie de Digesto Náutico, donde han sido reunidos, con poco orden y poco método, todas las máximas de Derecho Marítimo que en la época de su redacción estaban en vigor en los puertos del litoral del Mediterráneo... Se le puede considerar como la legislación marítima consuetudinaria más extensa y más completa cuando en las materias que trata, de las que la Edad Media nos legó. -

(3)

Puede considerarse que, históricamente, el conocimiento es el primer título representativo; y la institución se estructura y se abre paso en la práctica antes de que los juristas establecieran los perfiles de la doctrina que la explica, y que tan luminosamente ha sido elaborada por los juristas Alemanes e Italianos.

Suele afirmarse que el conocimiento data de la época Medieval; pero, para nuestra historia, es importante anotar -- que se le reglamentó en las ordenanzas de Bilbao, que datan de 1737, y que rigieron en nuestro país, como código de Comercio, desde la época colonial hasta fines del siglo XIX.

(3) DERECHO MERCANTIL PRIMER CURSO. RAUL CERVANTES
AHUMADA, EDITORIAL HERRERO, SEGUNDA EDICION, PAGS.6
Y SIGS.

Dicen las Ordenanzas: " El Conocimiento es una obligación particular que un capitán o maestro de navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas para llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose a entregarlas a la persona que exprese en el conocimiento, o a la de su orden o a la del cargador, por flete concertado antes de cargarse ".

Se previene además, en las ordenanzas, que la entrega de las mercancías se hará previa restitución del conocimiento al capitán, y que las entregas parciales se anotarán y --firmarán " a espaldas del conocimiento ", Notable es cómo apuntan ya, en las Ordenanzas, características que son propias de los títulos modernos de crédito modernos.

EPOCA MODERNA

En La Gran Bretaña, se mencionan como los precursores de la navegación a vapor a Patrik Miller y James Taylor, pero lo cierto es que la patente es de 1737 y la posee Jonathan Hulls, ingles.

Mas tarde en 1788 Patrik Miller y William Symington - - construyeron Barcón de Paletas de Madera impulsadas a vapor que facilmente se rompió. Luego en 1801, William Symington construyó el Galeón llamado " Charlotte Dundas ", provisto de máquinas horizontales de acción directa que movían una rueda de paletas en la popa. En 1812 Henry Bell construyó el " Comet " que fué el primer barco de servicio regular en La Gran Bretaña.

A pesar de lo anteriormente expresado, los libros de -- historia siguen citando a Savannah como el primero en cruzar el Atlántico en 1819 con una travesía de 30 días.

Sin embargo, Savannah se ayudó de la fuerza eólica y ce dió el honor al Sirios como el primer navío en surcar el Atlántico solo a vapor en 1838.

A partir de esa época, prosiguió la construcción naval con gran rapidez construyendo año tras año mejores naves. A mediados del siglo XIX, el tipo de máquina empleada era aún el de palanca lateral, de Leonardo da Vinci, éste fué el mo-

delo corriente, hasta que la rueda de paletas fue reemplazada por la hélice de Arquímedes en 1829. Después de estas máquinas, usaron otras de sistema invertido vertical, que sólo ha sido superado por el de turbina.

Barcos de Hierro y Acero.- En un principio se creyó una obsesión ridícula de querer construir barcos de Hierro, porque no se concebía que un bote de dicho metal flotara; además sufría corrosión y tenía un efecto magnético en el compás; sin embargo, en 1839 se construyó (por I.K. Brunel) - el primer buque de Hierro a vapor con casco de acero y prope la, se llamaba " Great Britain " y pesaba 270 TBR.

Finalmente se construyeron otras cuatro naves pequeñas- pero ninguna de ellas llamó la atención como sucedió con el " Garry Owen ", que en su primer viaje encuentra mal tiempo y es lanzado a la tierra junto con otros bajeles de madera; - se vió que éstos se hacían astillas y que en cambio el " Garry Owen " fue puesto a flote intacto; en ese momento se comprobó la superioridad del barco de Hierro sobre el de Madera. Muy pronto el Hierro cedió su lugar al Acero, por considerarse de mayor resistencia, otra gran modificación la hélice, - el primer Yate que se hizo a la mar movido por una hélice -- fué el " Archimides ", y fué el " Great Britani " el primer buque de hélice que cruzó el Oceano.

Uno de los primeros en apreciar la posibilidad del navío de hierro con hélice fué Williams Inman de Liverpool, a-

este inventor se le considera fundador del " INMAN LIME ",- proyecto que logró un gran éxito al aumentar el número de - barcos hasta convertirse en seria competidora de la " Cu - nard ", al formarse la " Eastern Navigation Company " el -- " Great Eastern " fué el buque más famoso. (4)

Respecto a los Trasatlánticos modernos se pueden decir que- los vapores más famosos del presente siglo han sido el " Lu sitania " y el " Mauritania " , el primero sarpó por prime- ra vez de Liverpool a Nueva York, alcanzando una velocidad- media de 23 nudos; aumentó su promedio hasta los 24 nudos - en el segundo viaje.

En 1907 el " Mauritania ", fue objeto de numerosas re- formas, entre ellas la disposición de dos nuevas hélices , - un concienzudo exámen de las turbinas.

Otro de los grandes vapores del mundo fué en Trasatlán- tico " Majestic Litestar " , que desplazaban 56,599 tonel^a das; entre los grandes veleros, debemos mencionar también - " Leviathan ", con desplazamiento de 48,943 toneladas.

La introducción del motor de combustión interna señaló un notable adelanto de la propulsión de los buques, los -

(4). WILLIAMS INMAN.- CITADO POR FUENTES DELGADO RUBEN
PAGS. 17 y 18.

primeros fueron dos navíos tanques de aceite, el " Delo y el Emanuel Doble "; construido en Rusia y puesto en servicio en el Mar Caspio en 1908.

Se afirma que el primer Trasatlántico con motor fue el tanque para Bencina Vulcanus, construido en 1910 el Amsterdam. También es importante citar al " Britania ", vapor de doble hélice de la " Wite Star ".

El buque movido por electricidad, se sabe que la aplicación mas reciente de esta forma de propulsión se efectuó en el Río Clyde en 1911 con una chalupa llamada " Electric Arc", de estas naves los ejemplares más notables son los Gigantes-Porta-aviones; " Saratoga " y " Lexington ", con un desplazamiento de 40,000 toneladas.

LEYES ANTIGUAS

EL CODIGO DE MANU (Siglo XI a.c.), se ocupa ya de la especialidad de algunos problemas relacionados con el mar. En dicho código se establece un tratamiento especial para las ventas de las mercancías procedentes de ultramar, las que no se nulifican incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida.

LAS LEYES RODIAS.- Mención especial merece el Derecho de la Isla de Rodas, habitada por el pueblo Heleno, cuya legislación referente al comercio marítimo alcanzó tal perfección que un emperador romano, Antonio, hubo de declarar que así como a él le correspondía el imperio sobre la tierra, a la Ley Rodia incumbía el del mar.

Las Leyes Rodias regulaban diversas instituciones: ciertas especies de prestamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas del pago del flete, casos de transbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc., pero quizá lo más notable del contenido de este cuerpo de leyes sea la primera reglamentación de una especie de sociedad que es el más legítimo antecedente del contrato de comenda, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías gruesas, recogidos en el Digesto Romano y presen

tes aún en las Leyes Modernas, incluso en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Através de su incorporación en el Derecho Romano, las Leyes Rodias han ejercido un influjo que perdura en nuestros días; la echazón (el reparto proporcional, entre todos los interesados en la suerte de un buque, del valor de los objetos que se hechan al mar para salvarlo) está incluida en la regulación que casi todas las Leyes Mercantiles hacen de las averías comunes, y conserva los caracteres con la que lo establecieron las Leyes Rodias. La palabra desapareció de la Legislación Mexicana en el año de 1963, al entrar en vigor la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. (5)

LA ACTIO EXERCITORIA.- Se daba contra el dueño del buque, para el cumplimiento de las obligaciones contraídas por su capitán.

LA NAUTICUM FOEMUS.- Se regulaba por el préstamo a la gruesa, es decir, aquél cuya exigibilidad está condicionada por el feliz retorno de un navío y en el que se conviene - - fuerte rédito.

LOS ROLES DE OLERON.- En Olerón, isla francesa, de la Costa Atlántica, cercana a Burdeos, apareció en el siglo XIII

(5) MANUAL PRACTICO EN LA ESCUELA ADUANERA 1a EDICION,

una complicación de sentencias que contienen, en cuarenta y siete artículos, una amplia compilación de las costumbres marítimas, que se observan en los puertos franceses de la Costa del Atlántico. Cleirac sostiene que fueron promulgados en el año de 1150, y que su primera edición apareció en 1266.

Los Roles de Olerón tuvieron un prestigio semejante al que en la antigüedad alcanza en las Leyes Rodias. Fueron aceptados en España, en Inglaterra y en los Puertos del Mar del Norte y del Báltico.

LEYES DE WISBY.- Las Leyes Marítimas de la ciudad Sueca de Wisby contienen una transcripción de los Roles de Olerón, con extractos de las Leyes de Amsterdam y Lubeck. Se aplicaron en el Mediterráneo del Norte de Europa. Es notable la regulación que estas leyes hacen del trabajo en el mar.

LAS LEYES ATENIENSES.- Los Atenieses utilizaron, fundamentalmente, las Leyes Rodias. Pero en su literatura se pueden encontrar referencias a las Leyes Marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros, a la piratería.

" Con imitar a los rosios, dice Bulay-Paty, con adoptar su legislación náutica, la mayor parte de Grecia se aplicó al comercio y a la navegación...

Los piratas eran destruidos: el trabajo, la esperanza y la confianza se fincaban sobre bases inmutables, y una minería brillante llevaba a Grecia las riquezas y las artes del-

Egipto y del Asia ".

El esplendor de Grecia se debió en gran parte, sin duda, a su tráfico marítimo, regulado por las antiguas Leyes Rodias.

EL DERECHO ROMANO.- Herederos de Grecia, los romanos utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación, a los juristas y a las Leyes Rodias.

Ya en el edicto perpetuo se contenían leyes sobre los pasajeros sobre la acción de " recepto " que se daba contra el capitán o el naviero para reclamar las cosas que se les habían dado en guarda (acción que llega hasta nuestros días y se extiende a los hoteleros y a todos los que reciben huespedes); sobre incendios, naufragios, robos navales, etc.

en los códigos Teodosiano y Justiano se contienen amplias disposiciones sobre Tráfico Marítimo, Marina de Guerra, Policía, Usura, Tráfico, etc.

En Roma aquéllos a quienes el comerciante encomendaba el cuidado de algún negocio, eran llamados " institores " y la persona que había tratado con ellos, podía dirigir su acción, sea contra los mismos, sea contra el principal.

El Código de Justiniano extiende esta acción al tráfico por mar; quienes habían tratado con el capitán podían ejercer su acción contra el propietario del navío.

LAS BASILICAS.- (Leyes del Emperador Basilio y de su hijo Leone), encontramos amplias disposiciones relativas al Derecho del Mar y tomadas de los textos anteriores. Estas Le

yes siguieron en el Imperio Bizantino hasta la toma de Constantinopla por Mahoma Segundo, en 1453.

LOS ASSIES DE JERUSALEM.- Uno de los primeros monumentos de este Derecho Consuetudinario Marítimo, fueron los llamados Assies de Jerusalem, que compilaron los usos Marítimos y cuya aplicación estuvo a cargo de los Cónsules.

LAS TABLAS DE AMALFI.- Fué Amalfi una pequeña República Italiana que dominó el comercio con Oriente por algún tiempo, a partir del siglo X.

En esta ciudad se estableció un famoso Tribunal Marítimo, y en 1135 se compilaron sus sentencias en una colección que se dominó TABLA AMALFITANA, Cuyo contenido fué aplicado en toda la Cuenca del Mediterráneo.

AZUNI.- (Citado por Bulay-Paty), dice que hasta Constantinopla enviaba a Amelfi sus casos Marítimos, para obtener " Juicios Equitativos ".

EL CODIGO HANSEATICO.- En el siglo XII las ciudades teutónicas de Lubec, Brunswick, Danzig y Colonia formaron la famosa Liga Hanseática, con el principal objeto de promover su comercio marítimo. La Liga fundó bancas en Londres, Berghen (Noruega), Novgorod, en Rusia, y en la famosa ciudad de Brujas, en Flandes. Aplicó la Liga las Leyes de Wisby, y ya en el siglo XVII promulgó el Código Hanseático, que compiló las costumbres marítimas incluyendo las ya contenidas en los Roles de Olerón y en las Leyes de Wisby.

EL LIBRO NEGRO DEL ALMIRANTAZGO.- Es la más notable compilación de Leyes Marítimas Inglesas. Data de fines del siglo XIV (1375) y tiene una notoria influencia de los Roles de Olerón.

GALLARDETE DEL MAR.- (El Guidon de la Mer); Apareció en Ruan en el siglo XVII. Es como el consulado, una colección de los principios de Derecho Marítimo aceptados por la costumbre, y además contiene la primera regulación sobre Seguro Marítimo. Fué la base de la ordenanza francesa de Luis XIV, promulgada en 1681.

PARTIDAS DEL REY ALFONSO EL SABIO (1266).- Entre las Leyes Marítimas Españolas, que entre nosotros, constituyen nuestro antiguo Derecho Marítimo positivo, por la vigencia que tuvieron en la Epoca Colonial, debemos señalar en primer lugar, las partidas del Rey el Sabio, las ordenanzas de Sevilla, que datan del siglo XIV y las ordenanzas y estatutos de la casa de contratación de Sevilla de 1566. Este último documento contiene una completa y notable legislación sobre el Seguro Marítimo. (6)

(6) DERECHO MARITIMO, RAUL CERVANTES AHUMADA, 1a EDICION
1970 EDITORIAL HERRERO. PAGES, 12 Y SIGS.

CAPITULO II

NATURALEZA DEL TITULO.

- A) DEFINICION DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.
- B) " RECIBIDO PARA EMBARQUE ",
- C) FIGURAS AFINES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

A) NATURALEZA DEL TÍTULO

DEFINICION DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.- La doctrina dominante admite, que el conocimiento de embarque del transporte marítimo es un título de crédito, perteneciente a la categoría de los títulos representativos de mercancías. (1).

Entendiéndose por títulos de crédito los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna. (2)

Títulos representativos son aquéllos cuyo objetivo principal no es un derecho de crédito sino derecho de disposición sobre las mercancías. (3)

El conocimiento de embarque es el probante de la consignación de las mercancías para su plena validez debe incluir: La conformidad de la empresa porteadora en el sentido de que han cumplido con las obligaciones pactadas entre ésta y el remitente.

- (1) DERECHO MERCANTIL, RAUL CERVANTES AHUMADA, EDITORIAL HERRERO, MEXICO. PAGES 6 Y SIGS.
- (2) CODIGO DE COMERCIO DE MEXICO PAG. 230 ART. 5º LGTOC.
- (3) MANUAL DE LA ESCUELA ADUANERA, Y ART. 19 LGTOC.

Desde el punto de vista legal, el conocimiento de embarque realiza tres funciones que son:

- a).- De recibido de la mercancía.
- b).- De contrato de transporte.
- c).- De título de propiedad.

Con funcionamiento en esta última puede afirmarse que el conocimiento de embarque es un documento negociable. (4)

Un conocimiento de embarque tiene las siguientes funciones:

- 1.- Es un recibo de las mercancías, firmada por el dueño u otra persona autorizada a nombre de los porteadores. (5)
- 2.- Es un documento de título de la mercancía descrita en él.
- 3.- Sirve como evidencia de los términos y condiciones de porte convenidos entre los dos contratantes.
- 4.- Después de recibir la mercancía a su cargo, el porteador o el dueño o agente del porteador, a petición del expedidor, le entregará un conocimiento de embarque mostrando entre otras cosas:

(4) FOLLETO DE LA ESCUELA ADUANERA.

(5) CONDICIONES DE CARGA. J BESS. BRITANICO. PAGES 110 Y

111.

a) Las marcas de embarque necesarias para la identificación de la mercancía mientras las mismas se proporcionan por escrito por el expedidor antes de que el embarque tenga lugar, con tal de que las señales estén marcadas o que de algún modo se vean claramente sobre la mercancía descubierta o en las cajas de embarque en las cuales se encuentra la mercancía, de tal manera permanezcan legibles hasta el fin del viaje.

b) Ya sea el número de bultos o piezas o la cantidad o peso como sea el caso, deberán ser declaradas por escrito -- por el expedidor.

c) El orden aparente y condición de las mercancías:

Con tal, de que ningún porteador, dueño o agente del -- porteador, esté ligado a mostrar en el conocimiento de embarque ninguna señal, número, cantidad, o peso que el tiene una base razonable para sospechar que no esté representado detalladamente la mercancía actualmente recibida o que no ha tenido medios razonables para checar.

5.- " Despues que la mercancía ha sido embarcada, el conocimiento de embarque que ha sido emitida por el porteador, dueño o agente del porteador, al expedidor será, si el expedidor así lo pide, un conocimiento de embarque " de envío " con tal que el expedidor haya previamente tomado algún documento de título de dicha mercancía, el rendirá el mismo como .

contrario a la emisión del conocimiento de embarque " de envío " pero a la opción del porteador -- tal documento de título puede ser notificado en el puerto de embarque por el porteador, dueño o agente con el nombre o nombres del barco o barcos en los cuales la mercancía ha sido embarcada y la fecha o fechas de embarque, y cuando así sea notificado la misma por el objetivo de este artículo será estimado, constituyendo un conocimiento de embarque " de envío ".

Un conocimiento de embarque es " prima facie " evidencia del recibo por el porteador de la mercancía como está -- descrito. Por lo tanto la posibilidad de mostrar que los particulares, inciertos en los conocimientos de embarque están incorrectos, no está excluida- Por otra parte, si los " conocimientos de embarque " fueran " evidencia excluirá ", los porteadores estarían comprometidos.

Se hace la distinción entre:

Conocimiento de embarque de pedido

a nombres de expedidores

a nombre de consignatarios

El conocimiento de embarque es el documento básico en el contrato de transporte para el servicio de buques de li-

nea regular, ya que cumple tres funciones principales:

Recibo de mercancías.

Prueba del Contrato de Transporte.

Título Representativo de las Mercancías.

Generalmente su contenido consiste en una descripción detallada de las mercancías, el estado de las mismas al momento de entregarlas al porteador, datos del destinatario, el flete y la forma de pago, así como las condiciones generales de transporte.

El conocimiento de embarque no sólo es utilizable en el transporte por línea regular, ya que también puede expedirse por el armador al fletador en el ámbito de ejecución de un contrato de fletamento, sólo que ese conocimiento tendrá el carácter de un recibo de las mercancías, y la póliza continuará figurando como instrumento básico.

Por esto cambiará completamente si el tenedor del conocimiento es una persona distinta al fletador, en cuyo caso el conocimiento creará una obligación para el armador con respecto a ese tercero, por lo cual se infiere la necesidad de incorporar al conocimiento, que se considera prueba de un contrato de transporte al del fletamento, las disposiciones, condiciones excepciones de la póliza, a fin de evitar conflictos entre las partes.

Por ello es frecuente que las pólizas señalen que los conocimientos de embarque expedidos en virtud del contrato -

de fletamento se deberán adaptar al modelo que se anexa en la misma póliza, el cual usualmente sólo incluye disposiciones que no son incompatibles con las de ésta.

Sin embargo, cabe la posibilidad de que sea el fletador quien haya expedido los conocimientos de embarque, y en sus disposiciones haya rebasado los límites de responsabilidad que el fletante tiene para con él de acuerdo a la póliza. Legalmente el armador deberá responder ante el tercero en los términos que disponen las Reglas de la Haya, que son el ordenamiento Jurídico que regula lo relativo a los conocimientos de embarque, pero tiene la facultad de repercutir en contra del fletador.

O sea que el conocimiento de embarque en el contrato de fletamento puede considerarse como un complemento de la póliza, que da constancia de la entrega de las mercancías al transportista.

Si el fletador de un viaje realiza la entrega de varios embarques para completar el cargamento, el piloto deberá expedir sendos recibos, los cuales se canjearán por un conocimiento de embarque una vez que toda la carga se encuentre a bordo.

El conocimiento sólo puede dejar sin efecto o modificar la póliza mediante estipulación en su texto, señalando que es decisión del armador y del fletador modificar ésta, mediante aquel documento, pero cláusulas del conocimiento -

relativas a las estadías generalmente dejan sin efecto a las pólizas sobre esa materia.

Consideramos pertinente destacar que en el caso de un conocimiento expedido originalmente a un cargador diferentes del fletador, y el documento es transferido a éste, las condiciones de transporte se registrarán por lo estipulado en la póliza y no en el conocimiento.

En cuanto al punto de vista legal ya mencionamos que -- las Reglas de la Haya se abocan a regular en materia de conocimiento de embarque mientras que el contrato de fletamento, considerando que el mercado donde se aplica está regido por la ley de oferta y demanda, carece de un ordenamiento legal que lo regule. (6)

El conocimiento podrá ser al portador, a la orden o a nombre de persona destinada. Los conocimientos al portador, destinados al consignatario, serán transferibles por entrega material del documento, y en virtud de endoso, los extendidos a la orden. En ambos casos, a quien se transfiere el conocimiento adquirirá sobre las mercancías expresadas en él todos los derechos del cedente o del endosante. " Recordemos

(6) LOS CONTRATOS DE FLETAMENTO S.C.T. SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE COMISION NACIONAL DE FLETES MARITIMOS 1a EDICION DICIEMBRE DE 1981 INSTITUTO DEL COMERCIO EXTERIOR, PÁGS. 9, 23 y 24

que del conocimiento primordial se sacarán cuatro ejemplares de igual tenor, firmados todos por el capitán y el cargador, y que de ellos, dos son para el cargador que conservará uno y remitirá el otro al consignatario, y los otros son para el capitán, que conservará uno y entregará uno y entregará el otro a su naviero. Ahora bien, cuando se dice que los conocimientos son transferibles, es evidente que esa facultad de transferir no se refiere a los cuatro ejemplares; los derechos del cargador como dueño de la carga se acreditan con el conocimiento que le entrega el capitán, donde se hace constar que la ha recibido para entregarla en el puerto de destino a quien resulte ser su consignatario, condición que resulta de la designación de la persona, si es nominativo; de la mera tenencia del documento, si es al portador, o a virtud del correspondiente endoso si se haya extendido a la orden; - de donde se infiere que el portador legítimo del conocimiento, es, a todos los efectos y frente al capitán, el dueño de la carga. Resulta, pues, que el conocimiento de embarque es un título de propiedad, como tal enajenable y transmisible por cualquiera de los medios enunciados, y es obvio, por tanto, que, arrancando esta propiedad del cargador, él sólo puede ceder los derechos que son suyos, y que solamente uno de los ejemplares que a él se le entregan puede ser objeto de negociación, precisa y únicamente el ejemplar destinado al consignatario.

He aquí, pues la condición esencial y más destacada del del conocimiento de embarque: la de constituir en sí mismo - un título de propiedad, además de ser un contrato en el que - se consta cuanto es indispensable en orden a las relaciones- jurídicas entre el capitán y el cargador para la realización del transporte: en esto, pero no en aquello, podría ser sustituido por un contrato de fletamento, y por eso, cuando uno de los contratantes sea un cargador, podrá quizá prescindir, como de hecho se prescinde, del contrato de fletamento; pero nunca del conocimiento de embarque, que es, además de contrato, el justificante de la propiedad de la carga. (7)

(7) REVISTA DE DERECHO MERCANTIL. VOL. IV, No. 14. MARZO-
ABRIL 1948, MADRID ESPAÑA, PAGES. 250 Y 251.

B) EL CONOCIMIENTO " RECIBIDO PARA EMBARQUE "

Ya indicamos que el Código exigía, para la expedición - del conocimiento, que ya las mercancías estén embarcadas. A este título se le llama, por ello, conocimiento de " embarca do ".

Pero las necesidades de la práctica, con la necesidad - de obtener con prontitud los documentos para su negociación: la entrega de las mercancías previamente a la llegada de los barcos: el establecimiento de las grandes líneas de navega- ción; la intercambiabilidad de los barcos (lo mismo da que la mercancía vaya en uno u otro barco de línea establecida) el transporte mixto, etc., hicieron que se viera establecien do la práctica de que los cargadores entregaran a la empresa transportadora sus mercancías, antes de la llegada a puerto- del buque en que serían transportadas, y que para los trans- portes mixtos se extendiera un solo conocimiento (el llama- do conocimiento directo). Al recibir las mercancías, la em- presa transportadora expide el conocimiento, con la anota- ción de haber sido las mercancías " recibidas para embarque". Este tipo de conocimiento nace con motivo de las grandes ex- portaciones de algodón norteamericano.

Tras largas peripecias en la jurisprudencia, el conoci- miento " recibido para embarque " se afianza en la práctica- y es admitido (después de haber sido prohibido en algunos - países) por diversas legislaciones.

La Internacional Law Association aprueba, en la Conferencia de la Haya de 1921, un reglamento para el título, y en Bruselas, en 25 de Agosto de 1924, se suscribe un convenio internacional en que se aprueban las Reglas de la Haya.- Este convenio no fue firmado por México. El título ya se ha universalizado. (8)

Inicialmente el conocimiento era la prueba de haberse embarcado las mercancías objeto del transporte, y por ello el código de comercio indicaba que debería expedirse dentro de las veinticuatro horas siguientes al embarque. Después de la Primera Guerra Mundial había escasez de barcos, principalmente en los Estados Unidos de Norteamérica, y las mercancías destinadas a Europa se hacinaban en muelles y almacenes, y tardaban semanas y meses en ser embarcadas.

Mientras tanto, los comerciantes exportadores inmovilizaban su dinero porque no podían negociar las mercancías. Por ello, comenzarán a obtener de los navieros o sus agentes un documento formulado como el conocimiento de embarque, pero con la anotación de haber sido recibidas las mercancías y de que se guardarían por el naviero para embarque posterior.

(8) TITULO Y OPREACIONES DE CREDITO. RAUL CERVANTES AHUMADA. EDITORIAL HERRERO 1978. 10ªEDICION. PAG. 155 MEX.

En una primera etapa, la jurisprudencia comparada negó validéz al conocimiento " recibido para embarque "; pero, se guramente por la persistencia de la práctica, hoy puede considerarse definitivamente admitido. La primera ley que regla mentó este tipo de conocimiento, fué la Ley Neozelandeza de 1922, y le siguieron la Ley Inglesa (The carriage of goods-by se act) de 1924; la Ley Australiana, también de 1924; la Belga de 1928; la Francesa del 1936; y la de Estados Unidos-de 1936. (9)

(9) DERECHO MARITIMO, RAUL CERVANTES AHUMADA. PRIMERA EDICION. EDITORIAL HERRERO 1970

C) FIGURAS AFINES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE DIRECTO.- Si un conocimiento de embarque de " pedido " se hace a nombre de los expedidores, ellos deberán endosar el set complemento, ya sea en blanco o algún consignatario o pedido. Sin endoso, solamente los expedidores podrian tomar el pedido de la mercancia.

Los conocimientos de embarque de " pedido " son documentos negociables.

Un conocimiento de embarque original debe ser consignado debidamente endosado en intercambio por la mercancia o nota de envío.

Los conocimientos de embarque estipulan:

Como testigo donde el Maestro de dicho barco ha firmado... Conocimiento de embarque, todo el contenido y fecha, uno de los cuales ya cumplidos, los otros quedan nulos.

Conocimiento de embarque de " envío " hecho a consignatarios o a su orden, pueden ser transferidos por endoso de consignatarios.

Conocimiento de embarque Directos se hacen a consignatarios nombrados sin añadir " a su orden ".

Como estos no son negociables y no pueden ser endosados por terceras personas. Transferencias de la propiedad de la mercancia, Conocimiento de Embarque " de envío " o directos puede efectuarse solamente por un acto de traspaso. (10)

(10) CONDICIONES DE CARGA, BRITANICO, J BESS. PAGES. 111 Y

Mercancía embarcada con conocimiento de embarque es enviada solamente al consignatario nombrado en los conocimientos de embarque. En los tiempos normales enviados con Conocimiento de Embarque Directos pueden ser enviados a consignatarios sin producir conocimiento de embarque contra garantía personal.

Paquetes de mucho valor son enviados a veces con Conocimiento de Embarque Directos pero generalmente hablando, envíos con Conocimiento son excepcionales.

Se hace distinción también entre:

Embarcados a bordo Conocimiento de Embarque que se hacen solamente después que la mercancía ha sido embarcada a bordo, Conocimiento de Embarque que se han hecho anteriormente al embarque, líneas regulares pueden aceptar mercancías para embarque por un barco que haya llegado al embarcadero mas tarde- y cuyas mercancías están temporalmente tenidas en las bodegas de las compañías son llamadas:

Recibidas para envío Conocimiento de Embarque. Tales Conocimientos de Embarque no indican la fecha actual de embarque, lo que puede ser importante para mercancía vendida para embarque en un cierto mes.

CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE DIRECTOS DE LA CIUDAD DE MEXICO AL PUNTO FINAL DE DESTINO EN PAISES EXTRANJEROS.

En la República de México se ha hecho muy poco uso de los conocimientos de embarque directos, especialmente tratándose de embarques por tierra, en vista de que los únicos conocimientos de embarque directos que han sido usados, y ello no con mucha frecuencia (esto acontecia antes de la guerra) son aquellos que amparaban embarques por ferrocarril de la Ciudad de México a Veracruz y después, por barco a alguno de los puertos americanos del Atlántico o del Golfo.

La ventaja de los conocimientos de embarque consistía en no tener necesidad de obtener un conocimiento de embarque por ferrocarril de la Ciudad de México al puerto y, después, un conocimiento de embarque marítimo de la compañía naviera, en vista de que el conocimiento de embarque directo cubría el embarque bajo el mismo documento, desde el punto de partida de México hasta su destino final.

Tenemos entendido que el uso de esta, especie de conocimiento de embarque ha sido también muy restringido en los E.U. Asi parece indicarlo una de las cláusulas adoptadas por los bancos americanos en relación con las cartas comerciales de crédito, en el sentido de los conocimientos de embarque directos no son aceptados por los bancos a menos de que la-

carta así lo estipule expresamente, con excepción de los embarques al lejano oriente a través de los puertos americanos del pacífico.

Algunos casos se han presentado en México recientemente en que se han usado conocimientos de embarque directos para envíos por ferrocarril, de la Ciudad de México a puntos situados en el interior de los E.U. Estos casos no han sido, sin embargo, muy frecuentes.

Consideramos que aun cuando los conocimientos de embarque directos ofrecen suficientes ventajas en los casos de embarques en un puerto situado tierra dentro de un puerto del país y después por mar a un puerto extranjero, la expedición de estos documentos para embarques exclusivamente por ferrocarril, solamente podría ofrecer un interés especial si pudiera evitarse, mediante dicho conocimiento de embarque directo, el manejo aduanal de la mercancía que actualmente debe hacerse en la frontera. Unicamente en ese supuesto el documento referido representaría una ventaja para el comprador y para el vendedor de la mercancía.

La expedición de conocimiento de embarque directo es bastante complicada actualmente, ya que es necesario satisfacer los siguientes requisitos.

- 1.- Presentar la mercancía con toda la documentación necesaria (facturas consulares, etc.) en la Aduana de la Cd. de México para su inspección y registro.

- 2.- Pagar en la Aduana todos los derechos de exportación y los demás gastos causados por la mercancía.
- 3.- Escribir através de los documentos las palabras " In bond ", de manera que las mercancías no sean abiertas para su inspección en la frontera.
- 4.- Si se trata de un embarque de menos de carro entero, cada bulto debe ser sellado oficialmente por la Aduana, circunstancia que implica un gasto adicional y una pérdida de tiempo con el peligro de que si cualquiera de los sellos llega destruido a la frontera, se requiere una nueva inspección aduanal. Si se trata de un embarque por carro entero, el carro cerrado con el sello oficial.
- 5.- Aún cuando es relativamente fácil hacer embarques por carro entero, aún en dichos casos es necesario negociar con los ferrocarriles mexicanos la obtención de un carro americano de ferrocarril, con objeto de evitar dilaciones en la frontera.
- 6.- De la aduana a la estación de ferrocarril en la Cd. de México es necesario utilizar los servicios de un guardia aduanal, cuyos gastos son, naturalmente, por cuenta de quien realiza el embarque.
- 7.- Las mercancías deben consignarse a alguna de las ciudades importantes de los E.U. en donde existía una aduana interna con el propósito de pagar los de

rechos de importación, en de que los embarques no pueden ser hechos a pequeñas poblaciones en donde no exista aduana.

- 8.- Una vez que la Aduana de la Cd. de México expide los documentos relacionados con el embarque, los envía directamente a la frontera en la valija especial de la Secretaría de Hacienda. De esa suerte, los documentos llegan a la ciudad fronteriza de -- donde habrá de partir el carro con las mercancías, con un retraso considerable, en el concepto de que el carro no podrá moverse hasta en tanto no llegue la documentación.
- 9.- Puesto que ni la Aduana ni la compañía de ferrocarril vigilan el paso de la mercancía, no obstante ésta está por un conocimiento de embarque directo, es siempre necesario contratar los servicios de un agente aduanal a fin de que se ocupe de ese particular.

Como puede verse de lo anterior y como consecuencia de los procedimientos actuales, el uso de los conocimientos de embarque directos para transportes por ferrocarril a los E.U. no ofrecen ninguna ventaja circunstancia que hemos podido -- comprobar con diferentes agentes^s aduanales, todos los cuales están enteramente de acuerdo en que, en tanto prevalezca la forma de expedición y manejo de los documentos referidos, el

uso de los conocimientos directos no es de recomendarse.

Como es bien sabido, cuando un embarque es hecho con sujeción a un conocimiento de embarque normal, es necesario enviarlo con la demás documentación a un agente aduanal en la frontera, quien se encarga del pago de los derechos de exportación, del paso de la mercancía y también de obtener un conocimiento de embarque americano por ferrocarril al punto final de destino a los E.U., de suerte que lo único que se gestiona de la Cd. de México, es la expedición de la licencia de exportación.

Aun cuando este sistema resulta aparentemente más complicado, ya que es necesario hacer gastos diversos en la frontera y sustituir el conocimiento de embarque del ferrocarril mexicano por un conocimiento de embarque americano, en la práctica se maneja con mayor facilidad que en aquellos casos en que se recurre a un conocimiento de embarque directo; y, en lo que se refiere al factor tiempo, existe una menor dilación, porque si se cuida de enviar los documentos por correo aereo de la Cd. de México a la frontera, nunca se ocasionará una pérdida de tiempo por la falta de dichos documentos, situación que se presenta frecuentemente, en cambio, cuando se utiliza un conocimiento de embarque directo y la aduana se encarga de enviar los documentos.

De lo anterior se desprende que el uso de los conocimientos de embarque directos ocasionará numerosas dificultades.

des, además de que en algunos casos es prácticamente imposible recurrir a ellos; por ejem; cuando se trata de embarques a poblaciones en el interior de los E.U., y en donde no existe una aduana. Es igualmente imposible hacer envíos con un conocimiento de embarque directo desde poblaciones situadas en el interior de México y en donde no existe aduana.

En resumen, puede asegurarse que antes de recomendar el uso de conocimientos de embarque directos, es preciso que el problema se estudie a fondo tanto en México como en los E.U., a fin de que se tomen en ambos países las medidas necesarias para variar los métodos actuales y que el uso de dichos conocimientos sea realmente fácil y expedito.

Estimamos en consecuencia, que convendría adoptar sobre el particular las siguientes resoluciones:

- 1.- Que la Asociación de Banqueros de México estudie el problema muy cuidadosamente, oyendo las opiniones de los agentes aduanales que crea conveniente, de suerte que puede convencerse de la posibilidad de iniciar negociaciones con nuestro Gobierno y -- con los F.F. Nales, de manera que el manejo de los conocimientos de embarque directos se haga en forma menos difícil que la actual.
- 2.- Que la " Bankers Association for Foreign Trade " nos informe de las dificultades que haya encontrado en la práctica en los E.U. para el manejo de es

tos documentos y de las posibilidades que existan de vencer dichas dificultades.

Deberá informarnos, así mismo, si ello fuere posible, cuáles son las poblaciones en que existan aduanas, es decir, a qué poblaciones pueden consignarse las mercancías amparadas por conocimiento de embarque directos.

Quizá estos estudios y negociaciones pueden resultar un manejo más fácil de los conocimientos de embarque directos consideramos, sin embargo, -- que ello solamente podría obtenerse si fuese posible lograr lo siguiente:

- 1.- Despacho rápido de los documentos de la Cd. de México a la frontera.
- 2.- Mayor facilidad para obtener carros americanos de ferrocarril o, aún más, evitar la necesidad de obtener carros americanos para embarques de esta clase.
- 3.- Eliminación total de la intervención de un agente aduanal en la frontera, de suerte que los documentos de embarque destinados al comprador en los E.U. puedan serle enviados directamente, una vez que se hayan obtenido de la aduana en la Cd. de México.

Estimamos que si no se obtiene lo anterior, no es recomendarse por ningún concepto el uso de los conocimientos de

embarque directos, ya que las ventajas que pueden ofrecer -- son destruidas, en realidad, por las dificultades y las dilaciones que el manejo de dichos documentos trae consigo. (11)

Para exigir la entrega de la mercadería, a destino, o el cumplimiento de las otras obligaciones al último transportador por el receptor, la presentación del conocimiento directo resulta, a veces, insuficiente; habiéndose dado el caso de excepcionarse el transportador, de no haber recibido las mercaderías, o alegar inmutabilidad por retardo o averías. Extremos que el conocimiento directo, por sí solo, es impotente para comprobar.

Actualmente, en la práctica, se utiliza la documentación auxiliar (Masters o Agents receipts) marginando la extensión de la responsabilidad de cada transportador, mediante cláusulas limitativas inciertas en el conocimiento directo y en la documentación sucesiva, en las que se determina:

" Que cesa la responsabilidad del transportador al entregar la carga siguiente ", concretando la exclusiva responsabilidad de quien ocasionó la pérdida, retraso o avería.

Nuestro conocimiento como sus congéneres, el tradicional " recibo para embarque " interesan desde el ángulo de su negociabilidad, por ser títulos representativos de mercaderías

(11) REVISTA EL ECONOMISTA No. 146. JULIO 1945

MEXICO, D.F. PAGS 42 Y SIGS.

que agilizan el ritmo comercial, permitiendo a los vendedores un rápido reintegro del valor de las mercaderías. No es posible desligar el transporte de las relaciones jurídicas a las cuales sirve de instrumento y que se presuponen; por lo general, un contrato de compra-venta.

En el conocimiento directo la realidad del embarque no puede asegurarse " ab initio ". Si comenzara el transporte -- con un tramo ferroviario, aquél queda pendiente y, sin discusión, se perjudica la eficacia del documento como instrumento creditorio. En este supuesto cifran, los bancos y compradores que ordenan el pago, su línea de conducta; no se avienen los primeros a crearse inútiles dificultades posteriores y vacilan, los segundos en obligarse frente aquellos, -- sin tener certidumbre del cumplimiento por el vendedor es indudable que el embarque confiere seguridad para eludir contestaciones futuras o repartos del comprador. Es que en la raíz de este problema influyen los efectos de una enconada oposición de intereses, que traba la flexibilidad creditoria del conocimiento directo. Al transportador sólo interesa el caudal del transporte y el mayor valor de los fletes; al cargador, su baratura y la negociabilidad del documento que le permita reintegrarse el valor de la mercadería remitida; a los compradores, reducir, en lo posible los riesgos del documento efectuado y del pago ordenado, mediante un título comprobatorio de la efectividad del embarque. (12)

(12) REVISTA DE LA FAC. DE DERECHO Y C.S., AÑO VII No. 29
BUENOS AIRES, ARG. MAYO JUNIO 1952. PÁGS 349 Y SIGS.

CAPITULO I I I

CLASES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

- A) CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARITIMO.
- B) CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR CAMION.
- C) CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR FERROCARRIL.
- D) CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR AVION.
- E) CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR CORREO.

CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

A).- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARITIMO.

Algunos autores sostienen, no sin fundamento, que ya en la antigüedad los capitanes entregaban a los cargadores ciertos comprobantes, en el momento de recibir las mercancías a bordo de sus buques. De ser así el conocimiento moderno, que aun conserva la función de recibo de la carga, tendría características comunes con aquellos lejanos documentos.

Dicha tesis parecería avalada por algunas menciones contenidas en el código Teodosiano, acerca de las " securitates relatoriare " que el transportador de cereales exigía del receptor y otorgaba al cargador. Pero sobre todo parecería -- confirmarla una frase del Digesto (Lib IV, tit IX " Nautae, Caupones, Stabularii, Ut recepta restituant, Par 3 ") que reproduce un responso de Ulpiano, donde se afirma que si el " excercitor " (armador) confía en su buque a otras personas, haciéndose cargo estas últimas de las mercaderías embarcadas, la acción de restitución de los mercaderes puede dirigirse igualmente contra " le excercitor " .

Así el conocimiento de embarque puede muy bien haber sido un documento probatorio de la entrega de las mercaderías a bordo emitido por el armador o por el capitán, aunque las fuentes antiguas no dan otras noticias que permitan confirmar esta interpretación.

El " Jus Navale Rhodiorum ", recopilación privada del - siglo VIII, no habla de ninguna clase de recibos de carga y - ello podría deberse a la aparente inutilidad de tales docu- - mentos en una época en que, contrariamente a lo que ocurría- - bajo el imperio Romano, los mercaderes viajaban a bordo se - - sus buques; pero la explicación es discutible si pensamos -- que algunos siglos mas tarde, cuando ya existía la firme cos- - tumbre de entregar recibos por las mercaderías, seguía sien- - do frecuente la presencia de mercaderes, o sobrecargos, a -- bordo de las naves.

Por otra parte en el derecho bizantino se menciona la - conclusión de un pacto escrito, inherente a los " deposita " (compilación Rhodia III-12) y a los fletamentos de buques- - enteros.

PRIMEROS RECIBOS DE LAS CARGAS EN LA EDAD MEDIA.- El o- - rígen del conocimiento de embarque, en su forma moderna, de- - be buscarse en la edad media. Algo así como el embrión de es- - te complejo título que hoy moviliza tantas riquezas, surgió - - en el mediterráneo durante la primera revolución comercial.

Por entonces existían, en el ámbito de ese mar, varios- - derechos marítimos latinos, bien diferenciados entre sí: el - Bizantino o Pseudorhodio, aplicado también en la Italia del- - sur; el veneciano, el pisano, el ligur, el provenzal (muy - - influido por los dos anteriores), el catalán, el español -- del norte y el francés del oeste (al cual pertenecían las- - leyes de los estados cruzados de Antioquía y Jerusalén).

Todos los derechos latinos obligaban, en efecto, a dar un nombre a las embarcaciones, sometiendo las a un régimen casi igual al de los bienes inmuebles y ordenando su inspección periódica por las autoridades para garantizar el estado de navegabilidad; declaraban las naves inembargables cuando estuviesen juntas para zarpar, responsabilizaban al armador por las culpas del capitán y de la tripulación durante el transporte; diferenciaban los bienes marítimos de los terrestres; consideraban a la empresa de armamento como una forma peculiar de sociedad, cuyos "Carates" eran transmisibles a veces sólo a connacionales por actos "inter vivos" o por herencia; no aplicaban, por lo general, al contrato de transporte los rigurosos principios del "receptum" romano. Pero la innovación más interesante, a fines de este estudio, consistió en la exigencia de que hubiese a bordo de cada buque superior a cierta parte un escribano, o notario, para que registrara las mercaderías cargadas y descargadas en un libro especial, el "cartularium navis" extendiendo a veces copia de sus anotaciones a los interesados.

El cartulario ya es mencionado y reglamentado por todos los estatutos mediterráneos posteriores al siglo XI, que lo denominan también "quaternus", "quaterno", "catasto", "capbreuium", etc; y le atribuyen el carácter de instrumento público.

Allí el notario del buque debía anotar, en presencia de

los interesados, todo lo referente al embarque y a la descarga de las mercancías, describiendo la naturaleza de las mismas, el número de bultos, la calidad, el peso y al operaciones realizadas. A los bienes no anotados se les aplica un flete mucho más elevado y no se les computaba para la contribución en caso de avería común.

En el cartulario debían por lo general inscribirse los acuerdos entre el patrón y el navío y los cargadores con respecto al transporte, en modo especial el flete convenido; y dicho flete era debido aun si el cargador rescindía el contrato cuando no hubiera justa causa para la rescisión. Sin embargo, si el cargador ofrecía al capitán la posibilidad de transportar otra carga de la misma naturaleza, su responsabilidad quedaba limitada al reembolso de los gastos ocasionados.

Las echazones efectuadas en interés común del buque y de la carga se anotaban también en el cuaderno de a bordo, así como las declaraciones de los mercaderes con respecto a la conveniencia de entrar a puerto en caso de peligro; tales declaraciones a veces daban derecho a pedir el reembolso de los daños sufridos en un siniestro, cuando el capitán habí obrado en contra de la voluntad de la mayoría de los mercaderes.

En base al cartulario se determinaban los derechos y los deberes de los herederos del patrón del buque frente a...

los socios de este último; y allí se anotaban asimismo las llamadas " convenciones de conserva ", por las cuales varios armadores se comprometían a hacer navegar sus naves en convoy y a repartir los riesgos de una expedición.

De acuerdo con las reglas estatutarias, el notario del buque podrá ser nombrado por las autoridades públicas o por los armadores; debía ser humilde y fiel, tanto a los mercaderes como al armador y a los marineros y pasajeros que se encontraban a bordo. Como depositario de la fé pública, se hacía pasible de graves penalidades cuando no cumplía con sus deberes, como la mutilación de la mano derecha, la marcación de la frente con un hierro caliente y la pérdida de todos -- los bienes.

Aun cuando el carácter de oficial público atribuido al escribano debía garantizar suficientemente la autenticidad de las anotaciones de cartulario, pronto se difundió entre los cargadores la costumbre de solicitar un extracto de dichas anotaciones, firmado por el notario, luego de terminado el embarque. Dicho extracto, denominado " appodisia ", quedaba en manos del cargador como comprobante de que las mercancías habían sido efectivamente embarcadas y remitidas al destinatario. Se trataba tan sólo de un medio, no siempre utilizado, para facilitar la prueba, evitando contestaciones con el comprador o consignatario de las mercaderías, así con otros eventuales interesados.

CONOCIMIENTOS Y CARTAS DE AVISO.- Su fusión es un único título. Sin embargo los primeros conocimientos, extendidos por el notario o por el capitán, no circulaban, quedaban en poder de los cargadores, quienes se valían de " cartas de aviso " para informar a los consignatarios sobre la efectua-ción de los embarques y lo relativo al flete.

Reproducción de una carta: " En el nombre de Dios en es-te día 10 de Octubre de 1392 enviámosles en este día por in-termedio del buque de Guillermo Riz de Maiolica IV fardos -de trigo marcados (marca). Cuando los reciban salvos, pa-guen el flete f(florines) 2 y 1/4 por fardo, o sea f (flo-rines) 9 en total: que Dios os guarde; y hagan la voluntad-de Antonio Di Guccio; Goro Di Stazio en Valencia.

(Al dorso) Francisco Di Marco y compañía en Pisa: IV-fardos. "

A menudo estas cartas pasaban por varias manos, de modo que las mercaderías no eran recibidas por el consignatario -inicial, si no por otra persona a quien este había transmiti-do el aviso del cargador, en puerto de descarga podía modifi-carse de acuerdo con los deseos del consignatario.

Muy pronto, sin embargo, la práctica demostró la conve-niencia de que el receptor fuera informado a través de un ú-nico documento suscrito también por un representante del bu-que, de las condiciones del transporte así como del embarque de las mercaderías.

Ello porque se producían con cierta frecuencia inconvenientes motivados por retardos en la recepción de la carta de aviso por el consignatario, en modo especial cuando los capitanes se aprovechaban de tales retardos para exigirles nuevamente al consignatario en pago del flete, ya abandonado por el cargador.

En consecuencia se halló la solución de incluir en los conocimientos todos los datos que antes eran comunicados -- por intermedio de las " cartas de aviso ", emitiendo tres -- originales de los mismos: uno para el cargador, uno para el capitán y uno para el receptor. De modo, si a la llegada del buque en destino el consignatario no había recibido aun su original del conocimiento podía tomar visión del ejemplar existente a bordo, firmado por el capitán y por el cargador.

Con la unificación del conocimiento y la " carta de aviso " se iniciaba una segunda etapa en la evolución del -- instituto que los ocupa.

Hasta entonces ese título era un recibo de embarque, -- meramente probatorio que se volvió así de necesario para legitimar al receptor.

Casaregis lo confirma implícitamente, al decir que el capitán podía otorgar un segundo conocimiento, aun cuando no le hubiese sido devuelto el primero, obligándose a transportar las mercancías hasta un puerto diferente y a entregarla a otro consignatario; quien tuviera derecho a la entrega en base al primer conocimiento no podía accionar contra el cap

tán, a menos que el capitán no ignorara que dichas mercaderías correspondían a aquél al cual se había obligado hacer la entrega, en los primeros conocimientos.

En otras palabras, el conocimiento legitimaba a su tenedor, mientras la entrega de la mercancía en base al mismo -- era suficiente para extinguir las obligaciones derivadas del transporte.

Evolución paralela del conocimiento y de la letra de -- cambio: la cláusula a la orden.- El nuevo carácter de título de legitimación, atribuido al conocimiento, implica la incorporación al mismo de un derecho de crédito contra el capitán; por lo tanto era lógico que fuera cobrando importancia el régimen de circulación del documento, a través del cual se adquiría el derecho mencionado. Sin embargo, la búsqueda de un medio de transmisión más simple y más rápido que la cesión -- de créditos (y mas completo que la transferencia por mandato) fue tan lenta y laboriosa que duró varios siglos. Ello -- porque, de acuerdo con las costumbres comerciales vigentes -- hasta el siglo XIX, los cargadores viajaban con sus mercaderías, o bien las consignaban a un representante o a un socio residente en el puerto de descarga, mientras otras veces el -- representante en una colonia, enviaba las mercaderías a su -- representado, en la madre patria.

En consecuencia, la necesidad de contar con un medio rápido y seguro de transferencia del conocimiento sólo pudo --

sentirse más tarde, cuando el ámbito normal de circulación - del título envolvió a terceros de buena fe.

La primera fórmula del endoso fué la siguiente " me obligo a pagar a fulano, o bien a quien presentará este documento ". Las leyes en un principio, permitían utilizar el endoso una sola vez, para evitar el enfrentamiento entre obligados cambiarios y terceros de buena fe, pues ello planteaba un problema jurídico nuevo: el de hallar un medio para impedir que un tercero de buena fe se viera perjudicado por las excepciones del deudor cambiario dirigidas contra el tomador inmediato. Así la pragmática napolitana n 3 de 1607 prohibía taxativamente el segundo endoso y los subsiguientes.

La definitiva adopción del endoso en materia cambiaria, a partir de la ley Alemana de 1848, así como la modificación de los usos comerciales y el aumento de los tráficos marítimos desde mediados del siglo pasado, llevaron a aplicar el endoso también al conocimiento. El principio de autonomía en favor de terceros de buena fe, que el endoso implica, se reconoció así mismo cuando se trataba de un título al portador.

EL CARACTER REPRESENTATIVO. - A partir del siglo XVI empezó a elaborarse el concepto de representatividad, que hoy caracteriza los títulos de transporte y los títulos de depósito.

Actualmente los títulos representativos de las mercade-

rias constituyen una categoría de títulos representativos de transporte, entre los cuales sobresalen el conocimiento, son una subcategoría de títulos representativos de mercaderías. - Se sostiene que las características, por ejemplo: de un certificado de depósito no coinciden totalmente con las de un conocimiento, puesto que este último documento está condicionado por la existencia de un contrato de transporte previo, mientras que el primero surge como consecuencia de un contrato de depósito; y la diferencia esencial entre los dos contratos fundamentales se refleja en los títulos representativos.

PRIMEROS CONOCIMIENTOS IMPRESOS. - Los conocimientos conservaron hasta mediados del siglo pasado, la diferencia de las letras de cambio, un contenido esencial descriptivo. Cada una de las partes podía exigir la mención de los datos que le interesaran, de acuerdo con las costumbres, entre los siguientes:

- Nombre del capitán (no era necesario anotar su domicilio).
- Nombre del cargador.
- Nombre y dirección del cargador.
- Puerto de descarga.
- Puerto de descarga y/o puerto de escala intermedio donde el capitán recibirá instrucciones definitivas del cargador (a este respecto, -

cabe recordar que todos los antiguos formularios Holandeses y Alemanes llevan una cláusula otorgando al cargador la facultad de cambiar el destino de las mercaderías mediante instrucciones dadas en el curso del viaje).

--- Descripción de las mercaderías enviadas en cuanto a su calidad, número de bultos y marcas. A veces se mencionaba también el peso.

--- Flete debido a indicación de las modalidades de pago del mismo (en origen o en destino).

Ansaldi, autor Genovés del siglo XVIII, afirma que desde a mediados del siglo anterior eran utilizados formularios impresos para la redacción de los conocimientos, agregando que los tribunales aceptaban toda clase de pruebas en contra de los mismos, cuando se tratara de demostrar que no reflejaban lo estipulado entre cargador y transportador.

En otras palabras, estos primeros formularios de conocimiento contenían una simple descripción de las mercaderías cargadas y una indicación de los elementos indispensables para individualizar el transporte. Se agregaba sin embargo con mucha frecuencia, la expresión manuscrita " dice ser.", en vista de la necesidad en que se encontraba el transportador de introducir ciertas reservas sobre el estado de las mercaderías en el momento de embarque, para salvar o atenuar su responsabilidad.

En Inglaterra y en otros países se difundió pronto de entrar recibos a los cargadores mano a mano que las mercaderías eran embarcadas; dichos recibos constaban de una sección, el tally, donde anotaban cada lingada puesta a bordo y de otra sección donde figuraban el total de bultos y el peso del lote. Tales recibos aún se utilizan y son manejados por los conocimientos poco después de completado el embarque.(1)

El conocimiento desde mediados del siglo XIX hasta nuestros días.

Hacia mediados del siglo XIX, cuando la navegación a vapor no había logrado aun suplantar la navegación a vela, surgieron las primeras compañías armadoras regulares, las que poco a poco modificaron los formularios-tipo para los conocimientos. En las marinas Italianas y Francesas tales formularios resumían las obligaciones del cargador, incluyendo una serie de razonables cláusulas exonerativas en favor del transportado; por la rotura de objetos frágiles, por el derrame de líquidos, por los riesgos y averías del mar, etc; acontecimientos todos que en realidad no estaban a cargo del transportador, según las reglas del derecho común. Al mismo tiempo, se dejó de usar la antigua expresión " dice ser " y-

(1) LECCIONES Y ENSAYOS No. 39 FACULTAD DE DERECHO Y C.S.
BUENOS AIRES ARG. PAGS 91º Y SIGS.

se excluyó expresamente la responsabilidad del buque por el peso, el contenido, las medidas y el valor de los bultos.

He aquí un formulario mencionado:

" Ha sido cargado por el Sr., en el buque a vapor nacional... para ser transportado a... y entregado a la feliz llegada del buque al Sr., un lote de mercaderías marcadas y numeradas del modo siguiente... no aceptándose en cuanto al peso, medida, contenido y valor de los bultos ninguna responsabilidad derivada de las declaraciones del comerciante ".

Los conocimientos de embarque marítimos suelen expedirse en varios ejemplares originales; lo mas frecuente es que se otorguen de dos a cuatro amparando un mismo embarque, pero no todos pueden considerarse como originales. En México, generalmente es el ejemplar original el que debe presentarse ante la autoridad aduanal para que se acredite la calidad de consignatario de las mercancías; pero según el artículo 36 del Código Aduanero, la falta del ejemplar del conocimiento correspondiente al consignatario, podrá substituirse con copia no endosable del ejemplar que tenga el portador, quien al expedirla asentará en ella su conformidad para la entrega de las mercancías.

Desde el punto de vista de sus características, pueden citarse los siguientes tipos:

- a) On Board Marine Bill of Lading, ó, conocimiento de embarque marítimo a bordo.- Este documento se expi-

de y utiliza cuando las mercancías se encuentran a bordo del barco o depositadas en bodegas.

- b) On Dock Marine Bill of Lading, 6, conocimiento de embarque marítimo sobre cubierta.- Este documento se utiliza cuando las mercancías que se pretenden transportar no se colocan en las bodegas del buque, si no en la cubierta, previa aceptación este hecho por parte del embarcador.
- c) Received for shipmen Marine Bill of Lading, 6, conocimiento de embarque marítimo Recibido para Embarque.- En este caso las mercancías son entregadas en las bodegas de la compañía transportadora 6, también, puestas bajo su control en los muelles de los puertos de salida para su embarque posterior.
- d) Straigth Marine Bill of Lading o Marine of Lading.- Que corresponde al embarque marítimo directo, o sea que es utilizado en aquéllos casos en que las mercancías son transportadas por un solo buque desde el puerto de origen hasta el puerto de destino y, consecuentemente, no están autorizados a los transbordos de mercancía.
- e) Trough Marine Bill of Lading, 6, conocimiento de embarque corrido.- Este es el caso en que las mercancías pueden ser transportadas por diversos buques entre los puertos intermedios a partir del origen -

hasta el destino, efectuando, por tanto transbordos de mercancías.

Todos los mencionados conocimientos de embarque marítimos son otorgados por la empresa naviera encargada del transporte de las mercancías.

Para aquéllos casos en que exista un contrato de embarque para el fletamento de un buque completo o sea Charter -- Party Marine Bill of Lading, por medio del cual una empresa-exportadora (Broker) agrupa varios envíos de compañías diferentes o de una sola, entonces corresponde a ésta la expedición de conocimiento de embarque respectivo.

Las ventajas que presenta esta forma de transporte pueden traducirse en reducción de costos, en ahorro de tiempo y en mayor seguridad en la conservación de la carga.

Como ya indicamos el conocimiento de embarque es un recibo por las mercancías indicadas, es un contrato de transporte del punto de origen al de destino, siendo usualmente - especificadas las vías intermediarias (especialmente en conocimientos interoceánicos), es un documento a título de -- propiedad.

Como recibo, un documento debe describir las mercancías de manera que ellas puedan ser fácilmente identificadas. Debe estar libre de cualquier salvedad concerniente a la mala-condición de la envoltura de las cajas u otros embalajes, y de cláusulas que limiten la responsabilidad del fletador val

gan como ejemplo " que se dice contener ", cargados y contados por el embarcador, etc, en otras palabras, el conocimiento debe ser limpio.

Como contrato de transporte, un conocimiento debe: estar firmado por un fletador responsable debidamente establecido o por su agente, y los puntos de origen y destino establecidos con toda precisión y claridad.

Cualquier alteración, adición o borradura en un conocimiento, después de extendido, sin autorización del fletador que lo emitió será nula, cualquiera que sea la naturaleza y propósitos de la alteración y el conocimiento será exigible de acuerdo con su texto original.

Como documento o título de propiedad, los diversos derechos emanados de un conocimiento dependen de su clase. Se distigue entre un conocimiento " directo ", " nominativo " y " a la orden ". El primero establece que las mercancías son consignadas o destinadas a su consignatario especificado y se dedicó primitivamente para embarques interiores, mientras el último consigna las mercancías a la orden de cualquier persona y es dedicado a -a vez para embarques al interior o al extranjero. (2)

(2) MANUAL DEL TRANSPORTE EN LA ESCUELA ADUANERA.

Los elementos de embarque deben ser examinados antes de aceptarlos como garantía y son:

- 1) Fecha, debe ser reciente para indicar que el cargamento no ha sido entregado todavía; una fecha atrasada despierta la sospecha de un posible fraude.
- 2) Nombre del fletador que lo emite, que debe ser una empresa responsable.
- 3) Puntos de origen y destino.
- 4) Nombres del consignador y del consignatario. En un conocimiento " a la orden " los nombres de ambos - pueden ser uno mismo en este caso, el consignador - debe hacer un endoso en blanco o uno especial para transferir su derecho al tenedor.
- 5) La descripción de la mercancía, en forma clara y - conforme en el caso de conocimientos marítimos y - los documentos respectivos por ejemplo: factura -- del vendedor, certificado de origen, factura consu - lar, certificado de peso e inspección, etc.
- 6) La emisión en lote que debe estar completo como se indiquen, según el caso, dos, tres, o cuatro ejem - plares.
- 7) La responsabilidad del fletador, que debe estar -- bien definida, igualmente deben establecerse las - limitaciones de tal responsabilidad.

En el transporte marítimo los organismos mundiales regu

ladores son las diferentes conferencias que operan en el mundo, siempre y cuando las líneas pertenezcan a las mismas; en caso de líneas fuera de conferencia; las propias empresas fijan sus reglamentos y tarifas en base a sus políticas y costos de operación.

Sin embargo, ambas deben de someterlas a consideración de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Direcciones Generales de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos y de Marina Mercante.

B).- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR CAMION

TAMBIEN " TALON O GUIA " ,

Las mercancías pueden ser transportadas por carretera utilizando los servicios de empresas dedicadas a éste fin: el conocimiento de embarque se denomina " talon o guia " (truck bill of lading).

Los documentos que amparan la carga en transporte terrestre, ya sea en autotransporte o en ferrocarriles, se denomina " carta porte " o " talon de embarque " y es el título legal del contrato escrito entre el remitente y la empresa. Por su contenido se deciden las cuestiones que ocurran con motivo del transporte de las mercancías en él especificadas.

La carta de porte puede ser nominativa, a la orden o al portador.

El cesionario, endosatario o el portador de ellas se subrogará en todos los derechos y asumirá todas las obligaciones del remitente o del consignatario, en su caso.

Todos los artículos de la misma clase especificados en la carta de porte se considerarán, en su conjunto, como una sola partida para calcular el flete. Si un bulto contuviese mercancías de diferentes clases, sujetas a varias tarifas, será aforado y se duplicará, al total la tarifa mas alta.

El porte o flete por el transporte se podrá tanto en -- procedencia como en destino y la estipulación respectiva se -- hará constar en la carta de porte.

Cuando el transporte se concerte " porte por pagar ", -- la entrega de la mercancía se hará contra el pago de flete y el porteador tiene derecho de rentarla mientras no se le cubra el flete.

En este último caso, el porteador deberá entregar al -- consignatario una cuenta de gastos en la cual se exprese el lugar de procedencia y el de destino, la designación de los efectos, su peso o medida y clasificación, las tarifas aplicadas y el flete contratado, el número, la fecha de la carta de porte y fechas de otorgamiento de la cuenta de gastos. Asimismo, en éste documento se anotarán el término del almacenaje en poder del porteador y cualquier otro cargo que legalmente se hubiere hecho por el portador y que el consignatario debe reembolsar.

En autotransportación existe un modelo único de carta -- de porte autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes.

Todas las cartas de porte expedidas por las empresas autorizadas y controladas por esa dependencia, ostentan, una perforación practicada con una máquina, en la parte superior derecha, en la cual se aprecia la clave asignada a esa empresa. Las cartas de porte expedidas por los ferrocarriles no --

requieren de éste requisito, pues en este medio de transporte es muy difícil la existencia de particulares o empresas - dedicadas ilegalmente a prestar este servicio. (3)

En México la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se encarga de reglamentarlo mediante las direcciones generales de autotransporte federal y de tarifas, terminales y servicios conexos , en las áreas operativas y tarifaria respectivamente; no existiendo ningún organismo internacional que se encargue de dictaminar regulaciones a ese nivel ya que ca da país tiene su propio reglamento.

El embarcador deberá proporcionar los datos necesarios para el llenado de la carta de porte.

El porteador será el encargado de su llenado y recabará la firma de conformidad del destinatario, al entregar la car ga, es recomendable que los usuarios de ese servicio adquieran la tarifa correspondiente y su regla de aplicación. (4)

(3) AUTOTRANSPORTES TERRESTRES, FOLLETO DE LA ESCUELA ADUANERA.

(4) GUIA DEL EXPORTADOR MEXICANO, I.M.C.E TOMO II, CAPITULO 11 PAGES 4 Y SIGS.

C).- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR FERROCARRIL

TAMBIEN " TALON DE EXPRESS ".

Los conocimientos de embarque por ferrocarril, se expiden en un solo ejemplar y las mercancías se entregan con la presentación de éste documento.

Los duplicados de los Conocimientos de Embarque por Ferrocarril tienen únicamente el valor de comprobantes de la operación y carecen de la característica de los documentos negociables. En Ingles éstos documentos se denominan Railroad Bill of Lading. Por último, existen dos servicios de transporte de carga de ferrocarril, a saber, Express y de carga.

Las mercancías que se exporten a través de ferrocarriles de norteamérica no deberán documentarse " a la orden " , pues en caso de extravió del conocimiento original, exigen, para entregar la mercancía sin este documento, un depósito en efectivo equivalente al doble o triple del valor de la factura consignada, o bien una fianza a su satisfacción.

Por servicios de express, se entiende el transporte en vehículos cerrados de pequeños bultos y paquetes o de mercancía en general, cuyo valor declarará en todo caso el remitente y realizado en un plazo menor que el asignado al servicio de carga y mediante del pago de una tasa mas elevada.

En la ejecución del transporte de la carga, los plazos de expedición se estipulan en los reglamentos- y no excede-

rán de un día.

Por el recorrido de cada fracción indivisible de 200 Km se requerirá de un día mas, así como otras 24 horas para realizar la entrega; en caso de tratarse de un transporte combinado y hubiere necesidad de transbordar, se adicionará un -- día mas para su operación.

Es muy similar el autotransporte en virtud de que cada país emite las disposiciones correspondientes, no existiendo una autoridad internacional. En México está regido por la Dirección General de Ferrocarriles en Operación y de Tarifas, - Terminales y Servicios Conexos, ambas, dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (5)

La carta de porte o talon de express es el documento -- que ampara el contrato de transporte que se realiza entre embarcador y transportista y a la vez el recibo que ampara las mercancías.

(5) GUIA DEL EXPORTADOR MEXICANO, INSTITUTO MEXICAO DEL
COMERCIO EXTERIOR, TOMO II, CAPITULO 11.
PAGS. 5 Y SIGS.

En el reverso se estipulan las condiciones del contrato.

- a) Remitente.
- b) Consignatario.
- c) Estación de origen.
- d) Estación de destino.
- e) Número de bultos.
- f) Descripción de artículos y sus marcas.
- g) Peso en Kilogramos.
- h) Cuota a aplicar.
- i) Carga por flete.
- j) Pago adelantado por contratación.
- K) Fletes pagados o por cobrar.
- l) Firma del jefe de estación y equipos.

D).- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR AVION, O

" TALON O GUIA ",

Cuando las mercancías son transportadas por las líneas-aereas el conocimiento de embarque se le denomina " Guia Aerea " (Airway Bill of Lading).

La guia aerea cubre el transporte de la mercancia desde el aeropuerto de origen hasta el de destino.

Presenta el contrato y en su reverso se estipulan las condiciones a las que estan obligadas ambas partes.

Es un recibo de mercancías para su embarque.

Es una factura de carga de transportación.

Su certificado de seguro, si este fue hecho através del transportador.

Es un documento de transportación para requerimientos aduanales de embarque en tránsito.

Elementos que integran la guia aerea:

1.- Aeropuerto de salida.

2.- Fecha de expedición.

3.- Aerea (IATA).

4.- Clave de cargos.

PP- Para embarques con fletes y gastos pagados
(PRE. PAID _.

CC- Para embarques con fletes y gastos pagados por cobrar (CHARGE COLLECT).

- 5.- Clave de moneda (IATA),
- 6.- Vuelos posteriores programados.- En caso que haya-
reservación para la continuación de la mercancía -
con otra línea, deberá, anotarse fecha y número de
vuelo de la otra línea aérea.
- 7.- Aereopuerto de salida.
- 8.- Aereopuerto de destino.
- 9.- Vuelos posteriores programados (igual a número 6).
- 10.- Ruta y destino.
- 11.- Número de cuenta del consignatario.
- 12.- Nombre y dirección del consignatario.
- 13.- Número de cuenta del remitente.
- 14.- Nombre y dirección del remitente.
- 15.- Número de cuenta del agente transportador y expedi-
dor.
- 16.- Nombre y ciudad del agente transportador y expedi-
dor.
- 17.- Código IATA del agente.
- 18.- Firma del embarcador o su agente.
- 19.- Fecha y firma del transportador o su agente.
- 20.- Moneda.
- 21.- Valor declarado para transporte.
- 22.- Valor declarado para aduana.
- 23.- Monto del seguro.
- 24.- Cargos por peso y valuación.

- 25.- Otros cargos por el origen.
- 26.- Información para contabilidad.
- 27.- Número de paquetes.
- 28.- Peso bruto.
- 29.- Kilogramos o libras.
- 30.- Clasificación de la tarifa.
- 31.- Clasificación de la mercancía.
- 32.- Peso por cobrar.
- 33.- Tarifa aplicable.
- 34.- Total de cargos.
- 35.- Contenido de la mercancía.
- 36.- Cargos por concepto de fletes para ser pagados en su origen.
- 37.- Gastos pagados en ruta.
- 38.- Cargos por valuación.
- 39.- Total de cargos de acuerdo en lo especificado en el número 41.
- 40.- Total de cargos pagados.
- 41.- Otros cargos tales como indivisibles, desembolsa, comomisiones, etc.
- 42.- Fletes por cobrar.
- 43.- Gastos por cobrar en ruta.
- 44.- Gastos por valuación por cobrar.
- 45.- Para transportador total de otros cargos desembolso y comisiones, el transportador en base del número 41

para agente, cargos por cobrar, comisiones y pagos hechos por el agente como especifica el número 41.

46.- Monto del C.O.D.

47.- Información de manejo.

48.- Para uso exclusivo del transportador en el destino.

El término Anglosajon " Charter ", deribado del latino- " Charta ", goza de singular fortuna tanto en derecho marítimo como en derecho aereo. En materia marítima ha pasado de designar además del documento, los contratos contenidos en él que se incerten dentro de la categoría general de los -- " Contratos de utilización del buque ". Asi mismo. el término " Charter " se utiliza en materia aeronáutica para designar documentos y contratos relativos a la utilización de la aeronave, habiendo surgido además el uso de denominar " Vuelos Charter " a una determinada categoría de los vuelos. (6)

La Internacional Air Transport Association (IATA), es el organismo que a nivel internacional se encarga de la regulación y vigilancia del transporte aereo, tanto de tipo técnico como tarifario, para el cual realiza reuniones periódicamente en diferentes ciudades del mundo.

(6) REVISTA DE DERECHO MERCANTIL No. 134. OCTUBRE-DICIEMBRE 1974, MADRID ESPAÑA.

Posteriormente se someten los acuerdos tomados por este organismo a la aprobación de cada gobierno, siendo en nuestro país la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de las Direcciones Generales de Aeronáutica Civil y de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, las encargadas en definitiva de autorizarlos en materia operativa y tarifaria respectivamente. (7).

(7) GUIA DEL EXPORTADOR MEXICANO, INSTITUTO MEXICANO DEL COMERCIO EXTERIOR, TOMO II, CAPITULO 11, PAG.5.

E).- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR CORREO, O

" GUIA AEREA "

Las oficinas postales prestan el servicio de transporte de mercancías en pequeña escala y el conocimiento de embarque recibe el nombre de " Recibo Postal " (Parcel Post Receipt).

Durante el lapso comprendido de 1804 a 1926, se establecieron los siguientes servicios postales en México: El de tarjetas de identidad, en 1899, el de reembolsos, 1908, (suspendido después por algunos años con motivo de las convulsiones revolucionarias), y el de vales postales en 1919; el de giros postales, circulares y el de seguros postales, bajo el nombre de " valores declarados " en 1923.

De 1926 a la fecha y como consecuencia del nuevo derrotero fijado por el código de ese año, se han implantado los servicios de ahorros postales en 1928, y otro servicio que es de suma importancia y que ha venido a revolucionar en materia de transporte de correspondencia a todos los anteriores; nos referimos a la conducción de dichas correspondencias por medio de aviones, lo que permite que las cartas sean entregadas con suma rapidez aún cuando vayan consignadas a lugares lejanos.

En el año de 1913 se expidió la ley sobre las vías gene

rales de comunicaciones y medios de transporte que vino a concentrar todas las disposiciones vigentes hasta entonces, en las diversas dependencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, entre las que se encuentran el correo.

Con posteridad, el 29 de Agosto de 1982, se promulgó una nueva Ley de Vías Generales de Comunicación que reformó a la anterior y finalmente el 19 de Febrero de 1940 se promulgó, bajo el mismo cuerpo de leyes que es el vigente.

El Servicio de Seguros Postales consiste en la obligación que contrae el correo de responder aún en los casos fortuitos o de fuerza mayor por deterioro, merma o pérdida parcial, o bien por el valor íntegro de la pieza que se le haya confiado para su conducción, en los términos del reglamento respectivo.

Artículo 481.- " En ningún caso las indemnizaciones -- que se paguen excederán de la cantidad en que se asegure el envío. (8)

El Servicio de Reembolsos consiste en la conducción de un envío que sólo podrá entregarse al destinatario, previo pago que este haga, por medio de giros o vales postales a favor del remitente, del valor que este hubiera señalado en la pieza en el momento de su depósito, así se refiere el artículo 478.

(8) LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, MEXICO.

artículo 471,* El servicio de correspondencia registrada (antes llamado certificado) consiste en la conducción de los envíos que circulan por correo, mediante registros especiales para cada pieza, estando obligados las oficinas postales a otorgar al remitente una constancia del depósito y a recabar, la firma del destinatario para comprobar su entrega. (9)

(9) LOS SERVICIOS DE CORREOS EN MEXICO. GUSTAVO BARCA
AGUILAR, FEBRERO 1943.

CAPITULO IV

ANALISIS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL TRAFICO COMERCIAL INTERNACIONAL.

- A) REGULACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE CONFORME A LA LEY ESPAÑOLA.
- B) PROYECTO PARA CODIGO MARITIMO UNIFORME PARA LOS PAISES CENTROAMERICANOS.
- C) REGULACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE CONFORME A LA LEY MEXICANA.
- D) CONFERENCIAS INTERNACIONALES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

ANALISIS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL TRAFICO
COMERCIAL.

A) REGULACION DE LA LEY ESPAÑOLA.

Ley Española de 22 de Diciembre de 1949, sobre transporte Internacional de mercancías bajo conocimiento de embarque.

A partir del "Hater Act" americana de 1893, se vino sintiendo la necesidad de adoptar normas internacionales sobre cláusulas de exoneración de responsabilidad en los conocimientos de embarque, y tras diversos intentos plasmaron esas normas en el convenio de Bruselas de 25 de Agosto de 1924, que fué suscrito por dieciséis naciones, entre ellas España.

Artículo 1.- La presente ley tiene por objeto regular las relaciones entre elementos interesados en el transporte de mercancías por mar, y se aplicará solamente al "contrato de transporte internacional", formalizado en las condiciones que expresa el artículo siguiente, a las mercancías que en él se mencionan y por el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías hasta su descarga, realizadas estas operaciones por los medios propios del barco,-

entendiéndose que cuando se empleen medios ajenos al mismo, el contrato empezará a regir cuando la mercancía se encuentra a bordo del buque.

Artículo 2.- Por contrato de transporte, a los efectos de la presente ley, ha de entenderse únicamente el contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier otro documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, aplicándose igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regule las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento. Por mercancías, los bienes, objetos y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta y es efectivamente transportado así. Y porteador el naviero, armador o fletador comprometido en un contrato de transporte con un cargador.

Artículo 3.- A los efectos del artículo anterior, se -

entenderá por " naviero " el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo, y también a la persona encargada de representar al buque en el puerto que éste se halle; " fletador " al que fleta un buque por tiempo o por uno o varios viajes; y " armador " el que los toma en arriendo por tiempo determinado o viajes para explotarlo, corriendo en su cuenta el pertrecharlo, dotarlo y avituallarlo.

Artículo 5.- Serán obligaciones del porteador las siguientes:

4.- Entregar al cargador, después de recibir a bordo las mercancías, un conocimiento firmado por el porteador, el capitán o agente del porteador en el puerto de carga, que exprese lo que señala el artículo 18.

artículo 18.- El conocimiento de embarque de que trata el apartado cuarto del artículo 5 expresará.

- 1.- El nombre, matrícula y porte del buque.
- 2.- El del capitán y su domicilio.
- 3.- Los puertos de carga y descarga.

- 4.- El nombre del cargador,
- 5.- El nombre del consignatario de la -- mercancía y su domicilio, si el conocimiento fuera nominativo.
- 6.- El flete y la capa de contratos.
- 7.- Las marcas principales para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de dar comienzo a su carga a bordo, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma -sobre las mercancías no embaladas o-en las cajas o embalajes que las contengan, de manera que permanezcan -- normalmente legibles hasta el término del viaje.
- 8.- El número de bultos o de piezas, o -la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado -- por escrito el cargador.
- 9.- El estado, condición aparente de las mercancías.

No obstante lo dispuesto en los tres últimos apartados, ningún portador, capitán o agente del porteador tendrá obli-

gación de declarar o mencionar en el conocimiento las marcas, número, cantidad o peso cuando tenga razón fundada para suponer que no representa exactamente las mercancías recibidas - por él, o que no hayan tenido medios razonables de comprobarlo. En este caso debe hacer mención especial en el conocimiento de estas razones o de esta imposibilidad.

Artículo 19.- El conocimiento puede ser " nominativo " a la " orden " o al " portador ".

Será nominativo " cuando el capitán consigne en él que hara entrega de la mercancía a persona determinada, que puede ser el cargador o tercera persona.

Este conocimiento no puede ser transmitido más que por cesión.

Será " a la orden " cuando se consigne - que la mercancía será entregada a la orden del cargador o a un tercero y de los sucesivos endosatarios.

Los conocimientos " al portador ", destinados al consignatario, serán transferibles por la entrega material del documento.

Artículo 20.- Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador, el capitán o el a-

gente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga: " embarcado ", con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías -- restituya este documento contra la entrega del conocimiento, provisto de la estampilla " embarcado ". El porteador, capitán o el agente tendrá igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o de los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y fecha del embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado, a los efectos de este artículo, si reúne las menciones de los apartados séptimo, octavo y noveno del artículo 18, como si fuese un conocimiento con la estampilla " embarcada ".

Artículo 21.- El conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descri

tas, conforme a los apartados séptimo, octavo, noveno y último párrafo del artículo 18. (1)

(1) MANUAL DE SEGURO MARITIMO, RAUL GONZALEZ HEVIA. EDITORIAL MAFRE, MADRID ESPAÑA, 1976. PAGS 265 Y SIGS.

PROYECTO PARA CODIGO MARITIMO UNIFORME PARA
LOS PAISES CENTROAMERICANOS

Recientemente, las Naciones Unidas han elaborado un proyecto de código marítimo uniforme para los Países Centroamericanos. en dicho proyecto, se perfila el conocimiento de embarque como título representativo de mercancías.

El proyecto dice " Artículo 22 ".- El contrato de transporte deberá probarse por escrito y si el cargador lo exige, el porteador, por sí solo o por conducto del capitán, le expedirá un conocimiento de embarque, que deberá contener:

- a) El nombre y domicilio de la empresa transportadora.
- b) El nombre y domicilio del cargador, de la persona -
cuya orden se expide el título o la indicación de -
ser éste al portador.
- c) El número de orden del conocimiento.
- d) La especificación de los bienes objeto del transporte, con la indicación de su valor, naturaleza, peso neto y bruto, estado, lista de empaque y demás circunstancias que sirvan para su identificación.
- e) La indicación de los fletes y gastos del transporte de las tarifas aplicables y la de ser los fletes pagados o por cobrar.
- f) La mención de los puertos de salida y destino.

g) El nombre y matrícula del buque, si se tratase de transporte sobre nave designada.

h) Las bases para fijar la indemnización que el fletador deba abonar en casos de pérdidas o averías.

Y se admite el conocimiento " recibido para embarque ".

(2)

Artículo 23.- " Si las mercancías hubieren sido recibidas para su embarque, el conocimiento de berá contener, además:

a) La indicación de ser las mercancías-
" recibidas para embarque ".

b) La indicación del lugar donde habrán de guardarse mientras sean embarcadas, y.

c) El plazo para el embarque.

(2) TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. RAUL CERVANTES AHU
MADA, EDITORIAL HERRERO, 1978, PAGS 156 Y 157. MEX.

B) REGLAMENTACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

CONFORME A LA LEY MEXICANA

En nuestro código de comercio vigente en la parte comprendida " del comercio marítimo " nos da la pauta acerca -- del conocimiento de embarque.

Artículo 168.- El contrato de transporte de cosas debe rá constar por escrito y el naviero, -- por sí o por conducto del capitán del - buque, expedirá un conocimiento de em- barque que deberá contener:

I .- El nombre, domicilio y firma del transportador.

II .- El nombre y domicilio del carga- dor.

III.- El nombre y domicilio de la per- sona a cuya orden se expida el - conocimiento o la indicación de- ser al portador.

IV .- El número de orden del conoci- miento.

V .- La especificación de los bienes- que deberán transportarse, con - la indicación de su naturaleza,-

- calidad y demás circunstancias --
que sirvan para su identificación;
- VI.- La indicación de los fletes y gag
tos del transporte, de las tari--
fas aplicables y la de haber sido
pagados los fletes o por cobrarse;
- VII.- La mención de los puertos de salida
y de destino;
- VIII.- El nombre y matrícula del buque -
en que se transporten, si se tra--
tase de transporte por nave designa
da;
- IX.- Las bases para determinar la in--
demnización que el transportador-
deba pagar en caso de pérdida o a
vería.

Artículo 170.- El conocimiento tendrá el carácter de -
título representativo de las mercancías
y, consiguientemente, toda negociación,
gravamen o embargo sobre ellas, para --
ser válido, deberá comprender el título
mismo.

Artículo 171.- Los daños y perjuicios que resulten por
omisión, inexactitud o falsedad en las-
manifestaciones, serán a cargo del remita
nte.

Artículo 172.- Mientras que el consignatario no solicite la entrega de las mercancías, el cargador podrá variar la consignación; pero si se expidió conocimiento de embarque, el cargador sólo podrá variar al consignatario si devuelve el título original.

Artículo 174.- Si el consignatario rehusare recibir -- las mercancías, el porteador podrá depositarlas en lugar seguro por cuenta del cargador o, si se hubiese expedido conocimiento, por cuenta del titular del -- mismo.

El porteador podrá pedir al juez -- que autorice la venta, por medio de corredor o de comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrirlos créditos del transporte.

El remanente, si lo hubiere, se depositará a disposición del cargador, -- del destinatario o del titular del conocimiento.

Artículo 175.- El transportador será responsable de -- los daños o averías que sufran las mercancías y efectos cuando le sean imputa

bles. Cuando los daños se deban a vicios ocultos, caso fortuito o fuerza mayor, a instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento, el transportador quedará exento de responsabilidad.

Nuestro código de Comercio también nos explica el conocimiento " recibido para embarque ".

Artículo 169.- Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento - deberá contener, además:

- I.- La indicación de " recibido para embarque ";
- II.- La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras se embarcan;
- III.- El plazo fijado para el embarque.

Artículo 173.- El cargador podrá rescindir el contrato antes de la salida del buque, mediante la entrega del conocimiento de embarque y el pago de la mitad del flete convenido en el caso de que la mercancía haya sido recibida de conformidad con el artículo 169 con la indicación de "recibido para embarque " y aún no haya sido cargada en el barco.

En el caso de que la mercancía ha sido cargada el fletador para poder rescindir el contrato antes de la salida del buque tendrá que devolver el conocimiento de embarque y cubrir el importe del flete convenido, a menos que el barco haya realizado el viaje para cargar una parte de la mercancía amparada en el contrato, en cuyo caso pagará el importe total del flete. (3)

También la Ley Aduanera nos reglamenta el conocimiento para embarque.

Artículo 37.- Los conocimientos de embarque sólo serán aceptados por las aduanas como com**bro**tantes de la consignación, cuando conste en ellos la conformidad de la empresa porteadora respectiva para que se haga la entrega de las mercancías.

La falta del ejemplar del conocimiento, correspondiente al consignatario, se substituirá con copia no endosable del ejemplar que tenga el porteador, quién al expedirla, deberá asentar su conformidad como se expresa en este artículo.

(3) CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS DEL TRANSPORTE DE COSAS EN GENERAL, MEX. TRIGESIMOCUARTA EDICION, EDITORIAL PORRRUA, 1978.

Artículo 38.- En los casos de conocimiento directo - que ampare mercancías de importación - con destino al interior del país, las aduanas de entrada aceptarán una copia del conocimiento de embarque, expedida por el porteador en los términos previstos en el artículo anterior. (4)

Artículo 32.- Para el despacho y toda clase de trámites y gestiones relacionadas con las mercancías, se reconoce personalidad:

II.- A los consignatarios siguientes: al designado con ese carácter en un conocimiento nominativo de embarque marítimo; a quien presente un conocimiento marítimo expedido " al portador "; al embarcador de mercancías cuyo conocimiento de embarque marítimo esté expedido " a la orden ", y al último endosatario de los conocimientos marítimos de embarque, nominativos o " a la orden "(5)

(4) LEY ADUANAL Y SU REGLAMENTO, MEXICO, 1935 EDITORIAL INFORMACION ADUANERA DE MEXICO.

(5) CODIGO ADUANERO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, PRIMERA PARTE, QUINTA EDICION, 1968.

C) CONFERENCIAS ACERCA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

Convenio Internacional de Bruselas, del 25 de Agosto de 1924, sobre Conocimiento de Embarque.

Artículo 1.- En el presente convenio se emplean las - palabras siguientes, en el sentido preciso que se indica a continuación:

- a) Porteador; comprende el propietario del buque o fletador de un contrato de transporte con un cargador.
- b) Contrato de Transporte.- Se aplica al -- contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.
- c) Mercancías; Comprende bienes, objetos, - mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato-

de transporte, se declara colocado sobre cubierta y es en cierto modo transportado así.

- d) Buque; Significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.
- e) Transporte de Mercancías; Comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

Artículo 3.- El porteador, antes de comenzar el viaje deberá cuidar diligentemente:

- a) De que el buque este en estado de navegar.
- b) De armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente.
- c) De limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación. (1)

(1) TRATADO DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTES, PEDRO HORS Y BAUS, EDITORIAL GUSTAVO GILI. BARCELONA ESPAÑA.

EL PRIMER CONGRESO INTERNACIONAL SOBRE TRANSPORTE

MARITIMO DE MERCANCIAS

Durante los días 6,7,8 y 9 de Junio de 1979 ha tenido lugar en la Ciudad de Las Palmas, el Primer Congreso Internacional sobre Transporte Marítimo de Mercancías, orientado al estudio del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de las Mercancías; mas conocido como Reglas de Hamburgo. Fué patrocinado por la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques, La Asociación de Navieros Españoles y The Britannia Steam Ship Insurance Association LTD; y con la colaboración de Aserpetrol y el Departamento de Derecho Mercantil de la Universidad Autónoma de Madrid.

En los días 7 y 8 se desarrollaron las jornadas de trabajo, en secciones de mañana y tarde, alcanzándose un total de 10 plencias y los correspondientes coloquios; nosotros nos ocuparemos únicamente del tema que nos interesa, o sea, El Conocimiento de Embarque.

Con la conferencia de Mr. Donald O'may Titulada " El Conocimiento de Embarque ". Bajo el convenio de Bruselas de 1924, el conocimiento de embarque donde se expresa a petición del cargador el número de bultos o la cantidad o peso, establece la presunción, salvo prueba en contrario, de la re

cepción de las mercancías tal y como están descritas. Con -- las Reglas de la Haya/Visby se vino a señalar de no ser admisible la prueba en contrario cuando el documento haya sido - transferido a un tercero de buena fe, no siendo necesario para el tenedor del conocimiento de embarque probar que se ha basado en la descripción de las mercancías.

Sin embargo, las Reglas de Hamburgo sí exigen que el ter ce ro pruebe que se ha basado en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento.

Un cambio importante es que las citadas Reglas exigen -- que en el documento consten en número de bultos o piezas y - el peso de las mercancías o su cantidad y si el porteador sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado a su cargo, deberá incluir en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes. Bajo el Convenio de Bruselas, el porteador, a petición del cargador, deberá emitir el conocimiento de embarque expresando en él el estado y condición aparentes de la mercancía, estableciendo tal documento a una presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador en el estado y condición expresados. Recientemente se ha desarrollado una práctica consistente en incluir en los conocimientos una ampliación de la declaración sobre el aparente estado y condición de la mercancía en la que se establecen que la declaración -

expresada en el conocimiento no implica que el cargamento en cuestión quede libre de defecto que afecta normalmente al -- cargamento, práctica que se ha entendido, a veces, válida bajo el amparo de las Reglas de la Haya. Sin embargo, con las Reglas de Hamburgo tales cláusulas no serán válidas, toda vez que si el portador no hace constar en el conocimiento el estado aparente de las mercancías se entenderá que ha indicado en el documento que las mercancías en buen estado aparente.

(2)

(2) REVISTA DE DERECHO MERCANTIL, No.153-154 JULIO-DICIEMBRE, MADRID ESPAÑA 1979.

PROYECTO DE CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE CLAUSULAS
MARGINALES EN LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

En las ventas marítimas, el comprador suele ordenar a su banco el pago del precio mediante la apertura de un crédito irrevocable realizándose el pago contra presentación y entrega al banco pagador de los documentos necesarios - factura, conocimiento de embarque, póliza o certificado de seguro, certificado de origen, de sanidad, etc.-; el banco es un simple mandatario que debe seguir al pie de la letra las instrucciones que reciba del comprador, limitándose, respecto al conocimiento de embarque, a exigirlo en las mismas condiciones que le haya indicado su mandante. Ahora bien, es frecuente que se le señale la condición de que este conocimiento de embarque sea limpio, es decir, que no contenga cláusulas marginales que llamen la atención expresamente sobre el estado defectuoso de la mercancía o del embalaje, dada la premura de las operaciones de carga, suele ser imposible para el capitán del barco cersiorarse bulto por bulto del estado real, e incluso aparente, de la mercancía, en la práctica, el capitán firma un conocimiento de embarque limpio y el cargador le entrega una carta de garantía en la que se compromete a no reclamar al porteador ninguna indemnización

si la mercancía no llega a su destino en la cantidad, condiciones o estado en que figura descrito en el conocimiento, y le garantiza, además, de la exactitud de las descripciones - del conocimiento de embarque, de suerte que, en el caso que el porteador hubiere de sufrir algún quebranto a causa de -- cualquier inexactitud (por reclamación de u tercer) en el conocimiento, debidamente probada el cargador se compromete a indemnizar al porteador.

Cuando la carta de garantía se extiende de buena fe, es muy útil en el comercio marítimo, ya que evita demoras en la carga y el consiguiente aumento de flete, no perjudica al -- comprador, que es indemnizado por el porteador responsable - ante él, ya que extendió un conocimiento limpio, ni tampoco al porteador, que puede repetir contra el cargador en virtud de la carta de garantía, que suele ir acompañada de una garantía bancaria. Pero cuando la carta de garantía se usa - - fraudulentamente en casos injustificables, puede causar pérdidas a los consignatarios de las mercancías, aseguradores y navieros.

Tal es el caso de la carta de garantía que sirva para - ocultar un vicio real y aparente de la mercancía o de su embalaje, o la exactitud del número o cantidad o peso de la -- carga.

En resumen, es preciso condenar las cartas de garantía que sirven para defraudar a terceros, pero defender las que

tienen por finalidad evitar las cláusulas marginales que seponen simplemente como consecuencia de errores o discusiones de buena fe en el recuento de las mercancías, o de la incertidumbre de un hecho cuya comprobación no es posible en el apresurado momento de verificar la carga, ya que con ello se facilitará el comercio marítimo y se obviará el grave inconveniente de que los banqueros se nieguen a aceptar un conocimiento con reservas. (3)

(3) REVISTA DE DERECHO MERCANTIL, VOL. XX, No. 58
MADRID ESPAÑA, PÁGS. 339 Y SIGS.

El Comité Marítimo Internacional fué creado en 1897 en Amberes, y trabaja en íntimo contacto con la International Law Association, la conocida corporación que preparó las célebres Reglas de York y Ambres. Se compone de miembros titulares y de delegados de las Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo, y tiene además, una oficina permanente, integrada por un presidente, un vicepresidente, un secretario y un delegado por cada país. Luego en las Naciones miembros, hay una Asociación Nacional, que agrupa a navieros, aseguradores, juristas, liquidadores, etc, sus fines son contribuir con sus reuniones, publicaciones y demás trabajos a la unificación del Derecho Marítimo, fomentar la función de Asociaciones Nacionales y mantener entre estas relaciones regulares. Dentro del fin primordial de lograr la unificación del Derecho Marítimo, su misión consiste en adoptar en sus reuniones plenarias, proyectos de convenio que son enviados por la oficina permanente al gobierno Belga, a fin de que este los someta a la Conferencia Diplomática Internacional, a la cual convoca siempre en Bruselas, y pueden convertirse en acuerdos internacionales obligatorios para los países que los ratifiquen o se adhieran a ellos.

El 25 de Agosto de 1924 se celebró la conferencia sobre conocimientos de embarque. (4)

(4) REVISTA DE DERECHO MERCANTIL, 1955. MADRID ESPAÑA. PÁGS 331 Y 332.

LAS REGLAS DE LA HAYA.

Las Reglas de la Haya no contienen una regulación del transporte marítimo de mercancías, simplemente establecen -- principios para regular y unificar el principal documento -- del contrato, que es el " Conocimiento de Embarque ". Con el casuismo típico del Derecho Inglés se regulan las cláusulas que debe contener el conocimiento, configurando una especie de conocimiento tipo, que debiera ser instrumentado para la Unificación Internacional. El Convenio de Bruselas no regula directamente el transporte de mercancías por mar, pero, aunque fuera de forma indirecta, introdujo una cierta unificación en la regulación del transporte marítimo de mercancías, por lo menos el realizado en régimen de conocimiento(5)

(5) REVISTA DE DERECHO MERCANTIL. MADRID ESPAÑA,
ABRIL-JUNIO 1980

CONCLUSIONES

PRIMERA.- Históricamente, los egipcios hicieron uso de las balsas para el acarreo comercial ya que arrastraban en balsas, enormes bloques de piedra que extraían de las canteras, ya con el tiempo evolucionaron sus balsas en buques que para entonces llevaban una vela cuadrada en un mástil compuesto de dos pérdigas unidas en la cima y que se arriaba cuando no se usaba.

SEGUNDO.- El " conocimiento " es el primer título representativo y data de la época Medieval; se le reglamentó en las ordenanzas de Bilbao de 1737 y que rigieron a nuestro país como Código de Comercio, desde la época colonial hasta fines del siglo XIX.

TERCERO.- La doctrina dominante admite, que el conocimiento de embarque del transporte marítimo es un título de crédito perteneciente a la categoría de los títulos representativos de mercancías.

CUARTO.- El conocimiento " recibido para embarque " tiene la ventaja de que cuando hay mucho movimiento en los muelles y no hay barco para transportar las mercancías se almacenan hasta su viaje posterior.

QUINTO.- En los conocimientos de embarque directos existe la ventaja de que sólo se utiliza un documento para el -- transporte de cosas por F.F.C.C. y después por barco; o sea no hay transbordos.

Pero tiene una gran desventaja que es que ni la aduana ni los F.F.C.C. vigilan el paso de la mercancía.

SEXTO.- Los conocimientos de embarque marítimos suelen expedirse en varios ejemplares originales; lo más frecuentes que se otorguen de dos a cuatro amparando un mismo embarque. En México, generalmente es el ejemplar original el que debe presentarse ante la autoridad aduanal para que se acredite la calidad de consignatario de las mercancías.

SEPTIMO.- En el conocimiento de embarque " corrido " en este caso las mercancías pueden ser transportadas por diversos buques entre los puertos intermedios que existen a partir del origen hasta el destino.

OCTAVO.- En un contrato de embarque para fletamento de un buque completo tiene ciertas ventajas como reducción de costos, ahorro de tiempo y mayor seguridad en la conservación de la carga.

NOVENO.- Cualquier alteración, adición o borradura en un conocimiento, después de estendido, sin autorización del fletador que lo emitió será nula, cualquiera que sea la naturaleza y propósito de la alteración y el conocimiento será -

exigible de acuerdo con su texto original,

DECIMA.- En el conocimiento " directo " se establece -- que las mercancías son consignadas o destinadas a su consignatario especificado; El conocimiento nominativo son expedidos a favor de una persona cuyo nombre se consigna en el tex to mismo del documento; y el Conocimiento " a la orden de -- cualquier persona y es dedicado a la vez para embarques al - interior o al extranjero.

DECIMIPRIMERO.- En las cartas de porte de autotransportes, ostentan una perforación practicada con una máquina, en la parte superior derecha, en la cual la clave asignada a -- esa empresa, que es autorizado por la S.C.T en las cartas de porte de F.F.C.C. no requieren de este requisito ya que unicamente el gobierno los expide y no los particulares.

DECIMISEGUNDO.- En las Reglas de la Haya no contienen - una regulación del transporte Marítimo de las Mercancías; -- simplemente establecen principios para regular y unificar el principal documento del contrato, que es el conocimiento de embarque.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Nueva Enciclopedia Temática, 7a Edición, Tomo VI Editorial Richards, S.A. México 1967,
- 2.- Julio, Cesar citado por Fuentes Delgado Ruben, Economía del Transporte Marítimo Aereo. Escuela Superior de Economía, México, D.F.
- 3.- Derecho Mercantil 1er Curso, Raul Cervantes Ahumada, Editorial Herrero, 2a Edición, 1978, México.
- 4.- Derecho Marítimo, Raul Cervantes Ahumada, 1a Edición, Editorial Herrero, 1970, México.
- 5.- Títulos y Operaciones de Crédito, Raul Cervantes Ahumada, 10ª Edición, 1978. México.
- 6.- Williams, Inman, citado por Fuentes Delgado Ruben.
- 7.- Manual Práctico en la Escuela Aduanera, 1a Edición.
- 8.- Manual del transporte en la Escuela Aduanera.
- 9.- Autotransportes terrestres, Folleto de la Escuela Aduanera.
- 10.- Libro: Condiciones de Carga, J Bess, Britanico.
- 11.- Los Contratos de Fletamento, S.C.T., Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, 1a Edición, Diciembre de 1981, Instituto del Comercio Exterior.
- 12.- Revista de Derecho Mercantil, Vol. IV, Marzo-Abril de 1948, Madrid España.

- 13.- Revista de Derecho Mercantil, 1955, Madrid España.
- 14.- Revista de Derecho Mercantil, No. 134, Octubre-Diciembre, 1974, Madrid España.
- 15.- Revista de Derecho Mercantil, No.153-154, Julio- Diciembre, 1979, Madrid España.
- 16.- Revista de Derecho Mercantil, Abril-Junio 1980, Madrid España.
- 17.- Revista de Derecho Mercantil, Vol. XX, No. 58, Madrid España.
- 18.- Revista de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Año VII, No.29, Mayo-Junio 1952, Buenos Aires Argentina.
- 19.- Lecciones y Ensayos, Facultad de Derecho y Ciencias - Sociales, No. 39, Buenos Aires Argentina.
- 20.- Revista el Economista, No.146, Julio 1945, México.
- 21.- Manual de Seguro Marítimo, Raul Gonzalez Hevia, Editorial Mafre, 1976, Madrid España.
- 22.- Tratado de los Seguros de Transportes, Pedro Hors y - Baus, Editorial Gustavo Gili, Barcelona España.
- 23.- Guia del Exportador Mexicano, Instituto Mexicano del- Comercio Exterior, Tomo II.
- 24.- Los Servicios de Correos en México, Gustavo Barca - - Aguilar, Febrero 1943, Administración Central de Co- rreos.
- 25.- Ley de Vías Generales de Comunicación, México.
- 26.- Código de Comercio y Leyes Complementarias del Trans-

porte de Cosas en General, 34 Edición, Editorial - -
Porrua 1978, México.

27.- Ley Aduanal y su Reglamneto, Editorial Información -
Aduanera de México, 1935, México.

28.- Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos, 1a-
Parte, 5ª Edición, 1968, México.