

24/20



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**Escuela Nacional de Estudios Profesionales
"ACATLAN"**

**"EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, COMO
TITULO DE CREDITO EN LA LEGISLACION
NACIONAL"**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JOSE EVARISTO ROJAS MORENO**



México, D. F.

1988

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

I N D I C E

	PAGINA	
I.-	EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	
	INTRODUCCION	1
I.1.-	ANTECEDENTES HISTORICOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	3
	ETAPAS HISTORICAS	23
I.2.-	EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LAS ORDENANZAS DE BILBAO.	27
	a) VIGENCIA EN LA NUEVA ESPAÑA	27
	b) EPOQA INDEPENDIENTE	40
I.3.-	REGULACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR OTROS CODIGOS ANTERIORES A LA L.G. T. O.C. y la L.N.C.M.	43
I.4.-	REGLAMENTACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LA L.G.T.O.C. y la L.N.C.M.	48
II.-	CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LA LEGISLACION MARITINA INTERNACIONAL.	58
II.1.-	LAS REGLAS DE LA HAYA DEL 25 DE AGOSTO DE 1924, A TRAVES DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	63

II.2.-	OTRAS LEYES Y CONVENIOS INTERNACIONALES	74
III.-	EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LA LEGISLACION ACTUAL.	92
III.1.-	DEFINICION Y CONCEPTO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	99
III.2.-	FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	105
III.3.-	DOCUMENTOS SUSCEPTIBLES DE SER CONFUNDIDOS CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	115
	a) LAS ORDENES DE ENTREGA	121
	b) LA BOLETA DE EMBARQUE	125
	c) EL RECIBO PROVISIONAL	126
	d) LA CARTA DE GARANTIA	127
III.4.-	CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	129
	POR EL MOMENTO DE LA CARGA	129
	POR LA PERSONA TITULAR	131
	POR SU MODO DE TRANSPORTE	132
	POR SU MOMENTO DE PAGO	135
	POR SU FORMA	136
	POR SUS ANOTACIONES	137
IV.-	CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TITULO DE CREDITO EN LA LEGISLACION NACIONAL.	139
IV.1.-	CARACTERISTICAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TITULO DE CREDITO Y SUS APLICACIONES EN EL AMBITO PRACTICO.	166

	a) INCORPORACION	166
	b) LEGITIMACION	167
	c) LITERALIDAD	169
	d) AUTONOMIA	170
	e) REPRESENTATIVIDAD	171
IV.2.-	EL CLAUSULADO TIPO Y ANALISIS DEL MISMO	178
IV.3.-	PRACTICA Y ENCUESTA SOBRE LA OPERATIVIDAD DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, EN LA ADUANA MARITIMA DEL PUERTO DE VERACRUZ, LOS CAMBIOS QUE PROPONEMOS PARA LOGRAR UNA MAYOR OPERATIVIDAD DEL TITULO DE CREDITO ESTUDIADO.	192
	CONCLUSIONES	198
	BIBLIOGRAFIA	201

I.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

INTRODUCCION

I.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

a) ETAPAS HISTORICAS

I.2. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LAS ORDENANZAS DE BILBAO .

a) VIGENCIA EN LA NUEVA ESPAÑA

b) EPOCA INDEPENDIENTE

I.3. REGULACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE POR OTROS CO
DIGOS ANTERIORES A LA L.G.T.O.C. y la L.N.C.M.

I.4. REGLAMENTACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LA -
L.G.T.O.C. y la L.N.C.M.

I.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

INTRODUCCION.

Indudablemente han existido un sin fin de factores que han influido en la historia de la humanidad y que se han reflejado en las sociedades modernas.

El factor económico y comercial es sin duda alguna, el pilar de los Estados contemporáneos . Las grandes potencias mundiales, tienen su origen en un sólido desarrollo económico . El derecho mercantil como rama de la ciencia jurídica, ha permitido normar y regular aspectos de esta índole, siendo inegable que los países desarrollados han aportado al mundo, instituciones y conceptos de gran relevancia, desde las antiguas Ciudades-Estado Italianas, pasando por las no menos importantes naciones Europeas como España, Inglaterra, Portugal y Holanda.

La teoría sobre los títulos de crédito, contribuyó a la rápida -- circulación de los créditos y la riqueza misma, convirtiendo a ésta, en un fenómeno ideal y consecuentemente, cambiando la concepción misma del fenómeno económico, aquél que construye empresas, sociedades y países.

Dentro de los títulos de crédito, existe un documento poco conocido y apreciado por la mayor parte de las personas, es por ésto, que consideramos fundamental hablar acerca del conocimiento de embarque, que es un título de crédito que ha jugado un papel de suma -- importancia en el desarrollo del hombre y su constante evolución.

I.1. ANTECEDENTES.

El comercio marítimo como tal, nació y se desarrolló desde la antigüedad, su evolución nos permite afirmar que fue uno de los factores básicos en la dinámica de la historia del hombre.

"Al igual que en los trueques de tierra, así los de los mares recibieron el máximo impulso del factor económico, o sea de la especulación sobre la diferencia entre el costo de los productos en los lugares de consumo. En torno a la nave, que constituía el medio para realizar la especulación. Se ha venido formando una tupida red de intereses, entre los cuales prevalecían los del cargador". (1)

Respecto de la aseveración que se desprende de la cita anterior, dicha condición se podrá observar posteriormente al tratar el tema del análisis del conocimiento de embarque tipo.

En la edad más antigua (era mediterránea, hasta el 850 antes de Jesucristo), Egipcios, Asirios, Caldeos, Fenicios, en diversas proporciones, contribuyeron al incremento del comercio por mar y ríos.

Los fenicios aparecieron desde el siglo XV A.C. como los más audaces navegantes y los más atortunados comerciantes del Mediterráneo a lo largo de sus costas hasta España, fundando en ellas vastos

1.- Brunetti Antonio. DERECHO MARITIMO PRIVADO (Traducción de R. Gay de Montella) Tomo I. Editorial Bosh, Casa Editorial Barcelona, España, 4a. Edición, 1962, Pág. 80.

emporios y florecientes colonias algunas de las cuales, como Car^otago, llegó a ser una ciudad famosa. Nada ha quedado de sus leyes no obstante ser ellas las que presidieron el tráfico marítimo más importante y próspero de la antigüedad.

Para citar otra ciudad de gran importancia hemos de recordar a la de "Rodas cuya legislación marítima fue recogida posteriormente - por el Derecho Romano y algunas de sus instituciones perduran aún en nuestro tiempo" .(2)

El sucesivo período (helenico-cartaginés : 850 A.C.), que va desde la fundación del estado conquistador asiro y de Cartago, a la destrucción de esta ciudad y de Corinto, se caracteriza en sus inicios, por relaciones marítimas menos intensas. Los griegos fueron los artífices de su propia potencia naval y su navegación se extendía por el Mediterráneo y por el Mar Negro, las condiciones especiales de su península pobre y montañosa, empujaba a este pueblo a frecuentes emigraciones hacia occidente, en busca de zonas más fértiles y más hospitalarias.

En semejantes condiciones se comprende como la legislación marítima, había conseguido en Grecia tan notable importancia pero de ella, fuese porque estuviese tomada en gran parte de reglas consuetudinarias, no ha quedado más que algunos fragmentos (sobre prescripción a cambio y copropiedad naval), transmitido a través de las oraciones de Demóstenes.

2.- Cervantes Ahumada Raúl. DERECHO MARITIMO. Editorial Herrero, SA México, D.f.la. Edición Reformada 1984, Pág. 9

"Una ley marítima orgánica, debía ser indudablemente la llamada Lex Rhodia (475-489 A.C.) [que no debe confundirse con la compilación homónima de la época posterior bizantina], de la cual el jurisconsulto romano Volusio Meciano, reprodujo un fragmento, relativo a la regulación de la hechazón, con el título de *Legge Rhodia de Jactu*, del *Dig.* (XIV 2,9,), que también Paulo recuerda en sus "*sententiae*" (L.II, cap VII), y que es la única obra llegada hasta nosotros. El préstamo a cambio marítimo (*foenus nauticum*) probablemente de origen fenicio (Rehme), se desarrolló en Grecia bajo el empuje de la necesidad de proporcionar capitales bastantes a las empresas marítimas, en aquellos tiempos" (3)

El período romano, puede considerarse aquel que transcurre desde la destrucción de Cartago, hasta la compilación justiniana (146 A. C. 527 D.C.), con los romanos, la navegación alcanzó gran desarrollo, especialmente durante la época Imperial. Las flotas de comercio (a remos y a vela), armadas por los particulares, generalmente para el transporte del grano (*navi onerariae*) y de los mármoles, surcaban el Mediterráneo.

Convertido en un lago romano, el Mar Rojo hasta el Océano Indico, se atrevían audazmente a penetrar en el Atlántico y mares septentrionales.

El sucesivo período bizantino, se enfrenta con una evolución de la técnica y de la economía marítima, y esto explica la mayor

importancia que ofrece la navegación del pequeño tráfico a base asociativa. "Los romanos son los herederos de Grecia y utilizaron las instituciones griegas y rindieron homenaje en su legislación a los juristas y a las leyes rodios" (4).

En relación a esto, el maestro A. Brunetti señala que: la legislación marítima de la Roma imperial, como también su cultura experimentaba la influencia de Grecia. La regulación jurídica de la echazón y del préstamo a cambio marítimo, pasaron con leves modificaciones, al derecho romano, que pasó a ocuparse de otras varias instituciones directamente conexas con la industria de los transportes navales. Son de señalar las instituciones por las cuales se define el dominio público, la costa (lido), la playa, el derecho de pesca (Dig. I.8 de divisiones rerum et qualitate). (5).

Con las cuales se regulan las obligaciones del transportista de restituir el cargamento, la responsabilidad del armador, el naufragio, entre otras como la "Ley Rhodia" sobre la avería común.

En la edad media, la legislación marítima evolucionó a la sombra del Derecho romano y del bizantino. La ley pseudorodia, era adoptada como costumbre en la Italia meridional continuando su mayor influencia sobre la economía de la navegación, desarrollándose al lado de los principios de la comunidad de riesgos, los gérmenes de aquella sociedad naval, que es la institución alrededor de la cual se plasma la posterior legislación estatutaria.

4.- Cervantes Ahumada . Op Cit No. 2 Pág. 10

5.- Ctr. Brunetti Antonio . Op Cit No. 1 Pág. 85

"Con la caída del imperio romano de occidente y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el corpus-juris romano pierde su vigencia y es sustituido por un derecho local consuetudinario" (6)

Al comenzar la Edad Media, quedó paralizada la producción legislativa, pero no se retrasó la aplicación de la precedente y en las Curias de los Consulados del mar, constituidos en las principales ciudades marítimas del Mediterráneo se formaron y se recogieron, como derecho consuetudinario los buenos usos del mar --- ampliamente practicados en el tiempo de las cruzadas. Características de tal período es, precisamente el doble orden de la legislación, la romana-escrita para el derecho civil o terrestre; el derecho consuetudinario, para las cosas marítimas.

En Italia meridional el derecho de Trani y de Amalfi tiene una trama de derecho consuetudinario, mientras que para el restante litoral, el jus navale Rhodiorum, se mantiene incólume como derecho consuetudinario. De tal modo vino a madurar aquel derecho en la cuenca del Mediterráneo, que posteriormente fué recogido en el Consulado del Mar.

No obstante, en la época antigua este documento que en la actualidad conocemos como "conocimiento " no existía, primordialmente por las características propias del comercio marítimo de esos -

tiempos y el manejo de la gente de mar, ya que generalmente el barco se encontraba en manos de su propio dueño que actuaba como explotador directo de la nave, como destinatario de las mercancías como capitán de la misma y como cargador, es decir las diversas personas que física y jurídicamente en la actualidad tienen conceptos propios y diferentes entre sí y actividades diversas. "Históricamente el capitán era una polifacética figura; él era el propietario del navío, el dueño de la carga, el principal interesado en la aventura marítima. Poco a poco, se fue convirtiendo en empresario del transporte marítimo y transportó entonces mercancías ajenas. Al ir creciendo el tamaño de los barcos, aparece el armador o naviero y el capitán se convierte en un dependiente comercial" (7)

"Esta centralización de actividades a las que nos referimos la cita el maestro Garrigues, al referirse a la navegación por mar cuando ésta era una empresa aventurada y los comerciantes no se desprendían de sus mercancías, sino que las acompañaban durante el viaje. A este fin contrataban un buque cuya cabida total se distribuía entre varios negociantes, si así era preciso por razones de economía.

Siendo los mismos propietarios de las mercaderías los que se encargaban de todas las operaciones relativas a su transporte, puede decirse que la misión del naviero y de sus auxiliares quedaba reducida al mínimo" . (8) .

7.- Ibidem No. 2 Pág. 816

8.- Garrigues Joaquín. CURSO DE DERECHO MERCANTIL. Tomo II, Editorial Porrúa México, D.F. 5ª. Edición 1977 Pág. 650

"Es evidente desde el punto de vista histórico, la relación entre el ejercicio de la navegación y el del comercio; durante mucho tiempo fueron comerciantes, también armadores y capitanes y no solo lo atendían a armar y hacer navegar los buques, sino que comerciaban en todos los países que visitaba la nave. Adquirían mercancías en un puerto y las revendían en otro, admitiendo encargos de vender, comprar, cambiar mercancías por cuenta ajena" . (9)

Como se ha mencionado, conforme al derecho marítimo se consolidó - asimismo se crearon y regularon diversas figuras jurídicas, pero si bien es cierto que existían usos y costumbres marítimas de esa época, no existía un documento que nos permita decir que las funciones y características especiales de ese título de crédito ya fueran contempladas. Es la misma evolución y desarrollo del comercio por mar, los que generan la necesidad de que las funciones y actividades del propietario del barco se bifurquen para su propio beneficio, debido ya a la imposibilidad de que estas siguieran centralizadas y que se convirtieran en un obstáculo para obtener mayores ganancias y riquezas. Aparecen entonces sus representantes en otros lugares o plazas, en un país extranjero o bien donde su actividad económica y comercial lo requiera.

Así encontramos que la evolución de las personas que participan en la empresa marítima, cambian a través del tiempo hasta constituirse como actualmente les conocemos.

- 9.- Rocco Alfredo. PRINCIPIOS DE DERECHO MERCANTIL. Parte General Traducción de la revista de Derecho Privado Editorial Nacional, S.A. Buenos Aires, Argentina. 2a. Edición 1955, Págs. 115.

El derecho romano, el exercitor navis, era el verdadero jefe de la empresa.

En él concentran los poderes de organización y de gestión sin que sea necesario que la nave le pertenezca en propiedad, el magister en cambio, es un delegado suyo, puede ser también una persona non sui juris (esclavo o filius, familiar), pero tiene el gobierno, esto es, el mando y la gestión técnica.

"En la época imperial florecen las grandes sociedades de armadores, pero en la bizantina, con la decadencia del tráfico marítimo mediterráneo, la figura clásica del exercitor, desaparece. Armador y capitán, se hallan generalmente reunidos en la misma persona, lo que bajo el imperio del Derecho Romano existía solo en orden a las embarcaciones menores". (10)

En el derecho bizantino y pseudo-rodio, difundido por los puertos adriáticos y de la Italia meridional, el magister asume el nombre de "nauclero" cuando es propietario o copropietario de la nave, o bien haya asumido el mando por designación de la mayoría de los propietarios.

En la alta edad media, es patente también la confusión entre armador, patrón y capitán. El nauclero del derecho pseudorodio y adriático, es sustituido por el patronus que dirige la navegación

y cumple en interés de los propietarios (o partícipes) todos los actos inherentes a la empresa navegatoria, que se convierte con el tiempo en empresa comercial.

"En los estados venecianos del siglo XIII, raramente se habla -- del capitán más frecuentemente, en cambio del nauclero, el cual -- aún hallándose por sobre de la tripulación y tener funciones téc -- nicas privativas, se halla siempre bajo la dependencia del pa -- trón o de los partícipes" . (11).

El régimen de la "comenda", hace nulos o casi nulos, los poderes de representación y dirección administrativa del patronus, debido a que normalmente viajaban con él los comerciantes (llamados super-salientes en el derecho pisano) o socios de la colonia. Estos comerciantes junto con el nauclero al principio y posteriormente con éste y con el patronus , formaban el consejo de la nave, que -- adopta por mayoría, las deliberaciones más importantes que se to -- maban durante el viaje.

El gran maestro A. Malvagni define las figuras jurídicas y perso -- najes de la empresa marítima así:

"Se llama armador a la persona o entidad que dirige la explota -- ción de un buque, es decir que realiza el conjunto de actos y -- operaciones distintas a colocar el buque en condiciones de nave -- gar, y obtener lucro comercial en el transporte de personas --

11.- Ibidem No. 1 Pág. 118.

o de mercaderías, en la pesca, en el salvamento de buques o en cualquier otra aplicación.

El empleado superior directamente subordinado al gerente de la empresa, recibe el nombre de capitán de armamento. Sus funciones consisten en dirigir todo lo relativo al equipo, aprovisionamiento y reparación del buque, para ponerlo en condiciones de hacerse a la mar.

La multiplicidad de funciones que antiguamente se atribuían al capitán, tanto durante la navegación como durante su permanencia en puerto, respecto del buque o de la carga, ha obligado a la práctica comercial a desdoblárlas, dejando al capitán las técnicas de la navegación y otorgando las restantes, relativas a la recepción y entrega de la carga en puerto, a otras personas, que, según los países y las costumbres, reciben distintos nombres, estas personas se designan con el nombre de consignatario del buque, pero en nuestros puertos las funciones de éstos son desempeñadas por los llamados agentes marítimos".(12)

Los agentes marítimos son los representantes de los armadores que tanto el derecho internacional como el nuestro manejan.

Las funciones de los agentes marítimos son:

12.- Malvagni Atilio. CURSO DE DERECHO A LA NAVEGACION. DERECHO MARITIMO ARGENTINO. Editorial Roque de Palma. Buenos Aires Argentina. 3a. Edición 1957. Pág. 41, 42 y 43

Realizan ante la aduana y las autoridades portuarias los trámites indispensables para el atraque y descarga del navío, especialmente la formalidad aduanera de la apertura de registro para la descarga, presentación del manifiesto de carga del buque, etc.

Se ocupan de las operaciones de carga y descarga de las mercaderías, contratando al efecto los servicios portuarios correspondientes.

Entregan las mercancías a sus destinatarios o representantes y eventualmente, efectúan el reconocimiento contradictorio de las mismas, tendiente a dejar comprobado el estado en que se entregan.

Perciben el flete por el armador cuando no se ha convenido y realizado su pago por anticipado, y concertan nuevos fletamentos en nombre de los armadores y expenden los boletos correspondientes al transporte de pasajeros.

Contratan, en el puerto en que actúan, el aprovisionamiento del buque y representan en juicio a los armadores, como actores o demandados, contratando al personal de estibadores que efectuará el arrumaje y desestiba de las mercaderías.

"Si no pueden zarpar con el buque, firman los conocimientos o -

hacen firmar los compromisos de avería y exigen los depósitos o fianzas pertinentes; calculan los despach money, sobre estadías. Los agentes marítimos en los puertos de escala o de destino sobre todo extranjeros, terminan el contrato de transporte de la mercadería y son los verdaderos consejeros del capitán. Su designación es generalmente hecha por el armador para un solo buque y un solo viaje, o para varios buques o viajes, o durante un tiempo determinado, para todos los buques que dicho armador envíe al puerto donde reside el agente. Puede también en determinados casos ser designado por el capitán o cuando media un contrato de fletamento o por entero (full-cargo), es usual pactar que lo designará el fletador, sin perjuicio de que el armador (fletante), conserve su agente para vigilar sus propios intereses" (13).

Los cambios que se originan con el desarrollo de la actividad marítima y que el armador y cargadores se mantengan en su lugar de residencia atendiendo y coordinando sus negocios, evitando con ello el acompañar en la travesía a sus mercancías y aunando a ésto el perfeccionamiento de la "comenda" se deriva la institución del "Escribano de a bordo" (escriba, scribanus). "En los estatutos venecianos, donde por vez primera es objeto de apropiada reglamentación, aparece como el órgano administrativo de la "compañía de la nave", en su nombramiento interviene el Estado, el cual hace controlar su nombramiento por la autoridad o rectoral, imponiendo determinadas garantías.

El "scribanus" es considerado como un oficial público que presta juramento según una fórmula rituarial, es el verdadero notario de la nave, con funciones de intervención y certificación del cargamento; por ésto es también actuario. Todos los Estatutos de las Ciudades Adriáticas, lo mismo que las del Mediterráneo se ocupan de él. En el Consulado del Mar, sus atribuciones de carácter administrativo son aún más vastas y a veces más absorbentes que las atribuidas al capitán de los Códigos Modernos" (14).

Con la creación del escribano, se pretende dar autenticidad a los actos principales en los que intervienen el patrón de la nave y los cargadores, básicamente por lo que se refiere a las operaciones de carga y transporte de la mercancía.

El escribano aparte de la obligación de llevar el cuaderno del cargamento donde se anotan las mercancías embarcadas, las atribuciones especiales de este magistrado consistían en la denuncia de la carga excesiva, en autorizar los contratos durante el viaje, en conservar los roles de la tripulación, en el registro de las "entregas", en la autenticación de los contratos de enrolamiento, en la autorización de los testamentos de a bordo, el inventario de los bienes de los fallecidos durante la travesía, entre otras.

Con la práctica consistente en que los comerciantes acompañaban las mercancías y podían por tanto, custodiarlas personalmente.

14.- Ibidem No. 1 Pág. 120

Cuando este sistema cayó en desuso, se dió paso al principio acogido por todos los Códigos Modernos, según el cual la simple entrega al transportista, no basta para atribuirle la responsabilidad, sino que es preciso una declaración de valor.

Con el registro de las mercancías a bordo del buque, se gestó un documento que actuaba como manifiesto de carga y que se considera el primer antecedente del conocimiento de embarque, como lo afirma Brunetti, al decir que "el génesis de la póliza de cargo debe ser buscado en la institución del "cartulario" de la nave - llevado por el escribano, a cuyos asientos todos los Estatutos adriáticos y mediterráneos atribuyen plena fe. Todo cuanto se escribe en el cartulario hace plena prueba, porque el escribano es considerado por doquier como un oficial público con funciones notariales: en muchos documentos, es llamado propiamente "el notario de la nave" (15).

La denominación de "cartulario" del latín "chartularium" de "chartula" (que significa escritura pública) o también llamado (quzternus, quaderno, catasto, capi-brevium). (16).

Los estatutos venecianos, contenían disposiciones relativas a las operaciones de cargamento. El comerciante debía dar aviso de que las mercancías estaban dispuestas para el embarque y colocarlas al costado (juxta navem vel ad scalam) y el patrón estaba

15.- Ibidem No. 1 Pág. 162 y 163

16.- Real Academia Española .DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA - Tomo I. Editorial Espasa Calpe , S.A. Madrid 1984.

obligado a cargarlas a sus costas. El escribano tomaba nota del número, peso y marcas, etc. y entregaba a requerimiento del comerciante una copia de cuanto había anotado en el cuaderno. Cuando las mercancías estaban encerradas en bultos o cajas, sin que fuese visible su contenido, el patrón no era responsable de su deterioro por la calidad, mientras que respondía exactamente del contenido, cuando éste era manifiesto .

En los estatutos adriáticos, se difunde el sistema de la escritura en la redacción del contrato de fletamento, mediante su anotación por parte del Escribano en el "Cartulario", sistema que puede decirse que ya no fue abandonado en el futuro.

Por consiguiente dicho manifiesto de carga cobró una gran importancia por la relación directa que guardaba con las mercancías embarcadas, tanto en su volúmen como en su naturaleza. De ahí que el cargamento de la mercancía debía ir acompañada del registro en el cartulario, sin el cual las mercancías no declaradas , pagaban un flete más elevado y si las mercancías sufrían echazón no daban derecho a contribución.

Con el tiempo y la práctica operativa del transporte por mar de mercancías, los diversos cargadores solicitan como medio de comprobación y sobre todo en forma resumida un documento que se apegara a lo establecido en el manifiesto de carga, dichas síntesis o títulos volantes se entregaban a los cargadores.

Por tal razón el reflejo del manifiesto de la carga debía hacerse con gran meticulosidad para obtener una completa identificación de las mercancías.

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

"Como puede verse, el gérmen de la póliza (conocimiento), se desprende de este documento que el cargador suele expedir al destinatario de las mercancías, al objeto de que puede constatar su consistencia a su llegada. En el siglo XIV, tal sistema se puede considerar generalizado, apreciándose el recibo del cargamento - (apodixa appodisia, apocha oneratoria, conocimiento, pulixa, póliza, etc.), no como un extracto del cuaderno de a bordo, sino como un documento autónomo, emitido por el escribano, que se entrega al destinatario, a quien sirve para justificar su derecho ante el patrón" (17).

Algunos afirman que ya en el siglo XIII existen antecedentes de la relación de lo cargado y de pólizas de cargo del capitán y del armador que tienen el carácter de título negociable según se desprende de la obra de Derecho Marítimo Privado de A. Brunetti. (18).

Así de la descripción que nos hace de la operación de la carga de las mercancías en el buque que las transportó, se entiende que solo el paso de los años permitió qué disposiciones legales considerarán la póliza como título de legitimación emancipado del cartulario. Siendo hasta el siglo XV, cuando este documento adquiere gran importancia y su manejo es más usual y común, y es conservado por expedidores, o bien los cargadores que los hacían llegar a los consignatarios.

"Mientras que las mercancías van cargándose en la nave, por quien asiste en ella a su recepción, función que corresponde al ayudante del escribano, costumbre es para la buena regla anotar lo todo en el libro de "bocca-porto" que lleva el Penese, dando el citado ayudante, a quien la introduce, una hoja de recibo, la cual por ella misma puede obligar al capitán y a la nave, como la misma póliza de cargo, pero porque en dicha hoja no se pueden anotar todas las circunstancias y cosas necesarias, de anotación específica, siendo solo una pura anotación de lo que se embarca viene a servir solo prointerim, sin que represente la propia póliza de cargo. Terminada la carga se avisan todos los mercaderes que han cargado, para reunirse en algún sitio y

18.- Ctr. Ibidem No. 1 Pág. 152

entonces de mano a mano, se van entregando los recibos al escribano, confrontándolos con dicho libro de "bocca porto" y en contracambio el escribano entrega la póliza de cargo, en la cual - extensivamente se anotan las circunstancias esenciales, o sea, quién carga, a quién va dirigido el cargamento, para dónde, por cuenta y riesgo de quién, con qué flate, en qué consiste el -- cargamento, si es mercancía de peso, número o medida, si es a granel, o bien en bultos sellados y marcados, debiendo repetirse - la carga o sellos al margen de la póliza; y si la mercancía cargada va por gravamen de hipotecas, en este caso con todas las - particularidades, destacándose por quien esté hipotecada, y por cuanto y bajo que forma, de modo que se ponga todo con la debida claridad; el escribano ata los recibos; entregada dicha póliza, la registra literalmente en el libro del manifiesto, el cual sirve como el original de los actos del notario, y el libro de "bocca porto" y los recibos operan como la matriz y dicha póliza como el extracto auténtico que se entrega en tres copias por quien cumple la formalidad" (19).

Es indudable que esta forma de operar el cargamento de las mercancías denota una gran influencia del Consulado del Mar, que - en el capítulo referente a las pólizas de cargo o conocimientos expresa que "Mientras fe va cargando el Navío el que afsitte a - recibir las mercaderías, cuyo cargo pertenece al ayudante del - atcrivano, fuele por buena regla affentari las en el libro del - Bucaporto, que tiene el Penes y dar recibo de ellas a quien las

entrega, cuyo recibo aunque de por sí, obliga al capitán, y al Navío, como el conocimiento; por que como no puede contener todas las precisas circunstancias, no sirve más de un pro interín, hasta que se tome el conocimiento" (20).

Por lo que como una necesidad práctica para evitar fraudes con los documentos que circulaban de mano en mano, se convino este recibo con el cartulario, dando origen al conocimiento de embarque. "Considerado en su origen como un mero documento probatorio del recibo de las mercancías, en el siglo XIII se ofrece ya como un título que incorpora un crédito y que concede derechos de posesión y disposición sobre las mercancías que representa" . (21).

Siendo desde nuestro punto de vista un título representativo de las mercancías típico y característico del comercio por mar, que en la actualidad es y seguirá siendo un documento de vital importancia para la humanidad , de ahí el gran valor del conocimiento de embarque como título de crédito, "(en inglés Bill of Lading ; en francés Connaissance; en italiano Polizza di Caricco; en alemán Konnossement)" . (22).

- 20.- Targa Celebre Don Carlos. REFLEXIONES SOBRE CONTRATOS MARITIMOS (Sacadas del DERECHO CIVIL Y CANONICO DEL CONSULADO DEL MAR Y DE LOS USOS MARITIMOS) Traducción del Lic. Don Juan -- Manuel Girón. Editorial Imprenta de Francisco Xavier García. Madrid 1753. Pág. 84.
- 21.- Barrera Graf Jorge. ESTUDIO DE DERECHO MERCANTIL. Editorial Porrúa. México, D.F. 2a. Edición 1965, Pág. 49
- 22.- Malvagni Atilio. DERECHO MARITIMO CONTRATOS DE TRANSPORTE POR AGUA. Editorial Roque de Palma. Buenos Aires , Argentina 2a. Edición 1956. Pág. 127

"Es más se puede considerar que el conocimiento de embarque es el primer título representativo y la institución se estructura y abre paso en la práctica, antes de que los juristas establecieran los perfiles de la doctrina que lo explica, principalmente los italianos y alemanes." (23).

A) Etapas Históricas.

De los antecedentes y estudio histórico del conocimiento de embarque, se puede decir que el mismo pasó por diversas etapas de evolución hasta llegar a ser el título de crédito actual.

En relación a esto el maestro Joaquín Garrigues señala lo siguiente:

"Originariamente el conocimiento es un recibo de las mercaderías a bordo, conveniente incluso en el caso de ir éstas acompañadas de sus propietarios.

Al final de la Edad Media el conocimiento se ofrece ya como un título que incorpora un crédito, fundado en la promesa del capitán de entregar el cargamento al final del viaje. La promesa de entrega suscrita por el capitán en su propio nombre se convirtió, pues, en la declaración primordial del conocimiento, transformándolo de simple recibo, en título de legitimación frente al capitán.

Desde fines del siglo XVII la posesión del documento atribuye además, un derecho de posesión y de disposición sobre las mercancías en viaje, las cuales serán representadas por el conocimiento en todos los actos jurídicos en que la tradición es necesaria (venta, prenda, etc.).

De este modo quedó ya reconocida en el tráfico marítimo anterior-

a la obra codificadora la triple función que los códigos mercantiles modernos asignan al conocimiento: el ser al propio tiempo título probatorio de hechos relativos a un transporte marítimo, título de crédito contra el capitán y título de tradición de las mercancías.

El tráfico moderno de los transportes en líneas regulares ha convertido este documento en un título sustantivo del contrato de transporte de mercaderías. Poco a poco y a virtud de la difusión de conocimiento-tipos, estos documentos han ido eliminando las pólizas de fletamento.

El conocimiento moderno se ha convertido en el título único para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán y del fletador en todo el contenido del contrato de transporte marítimo." (24)

Consecuentemente al analizar dicha evolución, se pueden desglosar las etapas de desarrollo de la siguiente manera:

1.- La primer etapa que se remonta a sus orígenes y a la par del desarrollo del comercio por mar, hasta el año de 1590, en la que simplemente se le consideró como un recibo de las mercancías a bordo.

"El escribano tomaba nota del número, peso y marcas, etc. y -

entregaba a requerimiento del comerciante, una copia de cuanto había anotado en el cuaderno.

Cuando las mercancías estaban encerradas en bultos o cajas, sin que fuese visible su contenido el patrón no era responsable de su deterioro" (25).

Asimismo el maestro Atilio Malvagni nos cita en su obra de - contratos de transporte por agua que: "Históricamente el conocimiento fue concebido en el primer momento como simple documento que acreditaba el recibo de la carga a bordo". (26)

Conforme al conocimiento de embarque se convirtió en un documento importante en todas las operaciones de carga y transporte de mercancías por mar, realizó otras funciones.

- 2.- Posteriormente adquirió el carácter de prueba del contrato de transporte", siendo ésta la segunda etapa de nuestro documento de estudio y que se estima su inicio en 1590, cuando ya encontraban configurados verdaderos formularios tipo, ya que según los usos y costumbres marítimas, "se requiere de una prueba escrita para todos los contratos marítimos y al momento de redactar el contrato se establecen ciertas condiciones en la llamada póliza de fletamento, cuando se reciben las mercancías se extenderá el conocimiento de embarque, que entonces tiene una gran importancia en las operaciones marí-

25.- Brunetti Antonio . Op Cit No. 1 Pág. 157

26.- Op cit No. 22 Pág. 129

timas al constituir la prueba escrita del contrato, cuando no se escribe la póliza de fletamento" (27).

Y esto es lógico de suponer, ya que no existiría relación alguna entre el cargador y el transportista, si éste último no ha aceptado mercancía alguna en su barco, pero si existe un documento que prueba esta situación, por consecuencia la voluntad de ambas partes se manifiesta en el mismo, una de cargar o pagar por el servicio de transporte y la otra de recibir y transportar dichas mercancías.

- La tercer etapa por la que atraviesa al conocimiento, es la derivada a partir del siglo XVIII, en la que se acepta que este documento es "un instrumento representativo de la mercancía y por lo tanto de crédito" . (28).

Con esto, al desarrollarse el comercio marítimo, el conocimiento es aceptado como un verdadero título de crédito, siendo el resultado de las necesidades reales del comercio mundial, agilizando todas las operaciones que pueden hacerse con la mercadería, independientemente de la llegada a su destino de ésta y de su entrega a los adquirentes y desempeña una función económica de gran relevancia y muy importante, al poner en circulación valores económicos que en otra forma deberían quedar inmobilizados durante todo el tiempo del transporte de la mercancía.

- 27.- Ripert George. COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO. Traducción de Pedro G. San Martín . Editorial Tipográfica Editora. Argentina , Buenos Aires. 1954. Pág. 208 y 211
- 28.- Malvagni Atilio. Op Cit No.22 , Pág. 723

1.2 El conocimiento de Embarque en las Ordenanzas de Bilbao
a) Vigencia en la Nueva España.

La reglamentación que dá el sentido jurídico en cuanto a la existencia del conocimiento de embarque a través de su evolución histórica básicamente la encontramos en las Repúblicas Italianas y en las Ordenanzas Españolas. Esta legislación de las ciudades occidentales de la cuenca del Mediterráneo reglamentó aspectos del comercio-marítimo de gran importancia, debido primordialmente a que "el comercio de España tuvo su mayor desarrollo en el siglo XV, y se le legisló según los patrones ofrecidos por las repúblicas de Génova y Pisa, que habían constituido fondacos propios y colonias en los puertos de España y de Francia meridional, delegando en ellas cónsules y creando consulados en dichos puertos, desde los finales del siglo XII" . (29) .

El derecho marítimo común en dicha cuenca del Mediterráneo, originó el Consulado del Mar (Consulat de Mar), que fue aplicado de manera sobresaliente, posterior a él aparece el "Guidon de la Mer", compilación de origen francés que utilizó en gran parte material legislativo precedente, como los Estatutos de Florencia y Génova, las ordenanzas de Flandes, Sevilla y Bilbao.

En este lapso de tiempo, y posterior al Consulado del Mar, desde el siglo XVI en adelante. España publicó numerosas e importantes Ordenanzas, promulgadas en las ciudades en donde se hallaban estableci-

dos emporios comerciales para el tráfico de ultramar. (Casas de Contratación).

Sobresalen entre éstas las de la Ordenación de la Casa de Contratación de Sevilla (1507 a 1556), la Ordenanza de Carlos V de 1552, la de Burgos de 1538, la Ordenanza de Contratación de Bilbao de 1560 y la de San Sebastián de 1682.

Todas ellas fueron reunidas en una colección que se denominó Recopilación de las Indias, editada en Madrid en 1774.

De todos estos cuerpos normativos hemos destacado a las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao, sobre las cuales nos permitimos mostrar sus antecedentes.

El Consulado de Bilbao, fundado en 1511 redactó tres ordenanzas, las primeras en 1531, posteriormente en 1560 y por último las de 1737.

En cuanto a las primeras, es decir las de 1531, fueron compuestas por 40 artículos, de los cuales del 20 al 37 trataban problemas marítimos, específicamente sus artículos 36 y 37 se ocupaban sobre los seguros y averías.

La segunda recopilación de 1560 contiene 75 disposiciones, del 23 al 43 se regulaban aspectos referentes a los seguros marítimos,

en las ordenanzas de 1737, que se dividían en 29 capítulos, los que atañen al comercio y derecho marítimo son: el 18 que trataba sobre el fletamento y conocimiento, el 19 sobre los naufragios, el 20 de las averías, el 21 respecto a las averías gruesas, el capítulo 22 sobre seguros, el 23 sobre el préstamo a la gruesa, el 24 de los capitanes y pilotos mayores, el 26 de los prácticos, el 27 señalaba el régimen de la llamada ría de Bilbao y los demás sobre el consulado y su jurisdicción.

"Los autores de estas célebres ordenanzas aprobadas por Felipe V, en 1737 y confirmadas por Fernando VIII en 1814, fueron comerciantes de la Villa de Bilbao que emplearon más de un año y medio para terminar el trabajo y que tuvieron presentes en su elaboración las Ordenanzas Francesas de Luis XIV de 1673 y 1681* a juzgar por la influencia de dichos ordenamientos en su texto". (30) * (También conocidas como Ordenanzas de Colbert de 1681, obra en la que se recogió las normas vigentes y constituyó a la vez el modelo seguido por el Código Francés y los posteriores de origen latino).

Las Ordenanzas de Bilbao son importantes para el estudio que nos ocupa en virtud de que "aunque fueron dictadas solamente para la Villa de Bilbao, adquirieron rápidamente autoridad en toda la península y de allí se extendieron a América" (31).

30.- ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. Tomo XXI . Editorial Bibliográfica Argentina. 1979. Pág. 130 y 131.

31.- Op cit No. 30 Pág. 131.

Asimismo el maestro Burnett, nos hace la acotación de la gran importancia que tuvieron las Ordenanzas de Bilbao tanto para Europa como para el Nuevo Mundo al decir que:

"Mayor importancia, por la influencia que tuvo en el campo de las Ordenanzas de la marina, hay que conceder a las llamadas Ordenanzas de Bilbao de 1737, adoptadas como ley general en España y en la América española y sobre las cuales se modelaron las legislaciones sucesivas" . (32).

Así siendo la Nueva España una colonia, aceptó la influencia del derecho español no tan solo en esta materia sino en todo el ámbito jurídico, siendo el derecho marítimo pionero en la historia en relación con los títulos representativos de mercancías, el primero de los cuales fue el conocimiento de embarque, que tan solo de imaginar el movimiento de mercancías que se daba entre España y sus colonias, hemos de pensar en la importancia inegable que tenía dicho documento . "En nuestro derecho se reglamentó desde la época colonial en las Ordenanzas de Bilbao de 1737 que rigieron en nuestro país hasta fines del siglo XIX" (33).

Siendo la máxima legislación marítima en nuestro país durante el período de la Colonia y los primeros sesenta años de vida independientemente, al regir como Código de Comercio en ese tiempo.

Antes de la proclamación de la independencia entre los códigos ---

32.- Op cit No. 1 Pág. 100

33.- Cervantes Ahumada. Op Cit No. 2, Pág. 609

emanados del Gobierno español que fueron comunes a España y sus colonias, existen dos, el primero es la Recopilación de las Leyes de Indias, donde se recopilan todas las disposiciones dictadas -- por los Reyes de España desde la conquista de América hasta la fecha y el otro es la Real Ordenanza de Intendentes designada primeramente para la Nueva España, cuando se establecieron en ella estos funcionarios, cuyas disposiciones estaban destinadas especialmente al establecimiento del sistema de la Hacienda de estas provincias, comprendiendo sin embargo, disposiciones de otro orden.

"Fuera de estos dos códigos se expidieron por los Reyes de España durante su dominación en México, muchas cédulas y provisiones, así como las llamadas providencias del Supremo Gobierno emitidas por los Virreyes y por la Audiencia, que tenían una cierta fuerza legal. Más de todas estas disposiciones no se formó una compilación que tuviera el carácter y autoridad de un código" (34).

Por lo que se debe mencionar como códigos especiales las Ordenanzas de Bilbao y las Ordenanzas de Minas. Las Ordenanzas de Minas se referían a la rama industrial y comercial de la Minería, fueron constituidas por los Diputados del Cuerpo de Mineros y aprobadas por cédulas del 22 de mayo de 1783.

Por su parte las Ordenanzas de Bilbao originaron que se estableciera el Consulado de Veracruz, siendo el primer código mercantil

34.- Orozco Enrique. LA LEGISLACION MERCANTIL EN LA REPUBLICA. Promovida por la Academia Mexicana de Jurisprudencia y Legislación. Editorial Mexicana tipográfica de la Viuda de T. - Días de León. México 1911, 2a. Edición, Pág. 4

que existió en México. En relación a esto, el profesor Felipe de Jesús Tena cita que : "Mención especial debe hacerse de estas Ordenanzas de Bilbao, tanto por constituir un código dedicado en forma exclusiva a la reglamentación del comercio, como por que su vigencia y aplicación se extendieron a todo España, merced a la jurisprudencia y a México con cortas interrupciones hasta el año de 1884, en que se dictó nuestro segundo Código de Comercio" (35).

El derecho mercantil desde la legislación de las partidas, de una manera general y desde fines del siglo XV de manera especial y en virtud de las leyes expedidas por los Reyes de España, se fue separando del derecho común y adoptándose paralelamente con las disposiciones de los Tribunales o Consulados para los negocios de los comerciantes.

"El Consulado de México, así como el que se estableció en Guadajajara se rigieron por las Ordenanzas del Consulado de Burgos ; pero el 15 de octubre de 1785 mandó el Virrey de México que in formase al Consulado sobre el uso que había hechos hasta entonces de las Ordenanzas de Bilbao y habiendo contestado dicho tribunal que las observaba a falta de ley, se mandó por orden del 22 de febrero de 1792 y 27 de abril de 1801, que se conservasen dichas

35.- Tena Felipe de Jesús. DERECHO MERCANTIL I. Publicación de la Facultad de Derecho UNAM. (Sistema de Universidad Abierta) México, D.F. 1981, Pág. 130

Ordenanzas en México, aunque no fueran publicadas en los términos de estilo. " (36)

"El Consulado de México fue creado a solicitud de los mercaderes de esta plaza, por cédula Real de Felipe II, de 15 de junio de 1592, confirmado el 9 de diciembre de 1593 y el 8 de noviembre de 1594. " (37)

Las Ordenanzas de Bilbao a través de su capítulo diez y ocho, titulado "de los fletamentos y conocimientos que hacen los capitanes o maestros y su forma", nos señala que el "fletamento es propiamente un contrato que se hace contra el dueño, capitán o maestro de navío y la persona o personas que intentan cargar mercaderías y otras cosas en él para su conducción de unos puertos a otros pagando por el alquiler la cantidad o cantidades en que se convinieren". (38)

Asimismo menciona las diferentes formas en que el fletamento puede establecerse y los supuestos en que el cargador o el armador asumieran las pérdidas derivadas del fletamento, la echazón de las mercancías al mar y la venta de mercaderías para vituallas, entre otras. En cuanto al conocimiento de embarque lo define, "como 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 se expresare en el conocimiento, o a su orden o a la --

36.- Orozco Enrique. Op Cit No. 34 Pág. 7 y 8
37.- Tena Felipe de J. Op Cit No. 35, Pág. 130.

orden del cargador por el flete concertado antes de cargarse." (39)

"Todo conocimiento es acto obligatorio del capitán para en virtud de él apremiarsele al puntual cumplimiento de su contenido"(40)

En este tiempo se requería que en el conocimiento se expresaran datos tales como: nombre del capitán, su vecindad, el navío, su parte, lugar donde recibe su carga, para donde, de quien, la cantidad, calidad, marcas, números y persona a quien vaya dirigida, el flete que se haya de pagar y habiendo averías ordinarias las que deban comprenderse con fecha de día, mes y año.

En este sentido nos permitimos hacer una cita comparativa con el formulario de la póliza de cargo o conocimiento, que ofrecía al Consulado del Mar, como lo señala don Carlos Targa, en su obra denominada Reflexiones sobre los Contratos Marítimos.

"Concluida enteramente la carga, te dá aviso a todos los Mercaderes, que han cargado, de que acudan a tal parte, en donde entregarán al Ectrivano los recibos, que te cotejan con el libro del Bucaporto y por el Ectribano te las da el Conocimiento, en que te etpeticitan todas las circunstancias etfenciales, etto es, el tugeto que carga, a quien va la carga, a donde, por que cuenta, o a rietgo de quien, con que flete, en que confite la carga tí es

38.- ORDENANZAS DE LA ILUSTRE UNIVERSIDAD Y CASA DE CONTRATACION DE LA M.N. y M.L. VILLA DE BILBAO. Aprobadas y confirmadas por las magestades de los señores D. Felipe V. el 2 de diciembre de 1757 y Fernando VII el 27 de junio de 1814. Editorial, Librería de Galván México 1837, Pág. 154 y 155.

mercadería a peso, número, o medida; si a monton, o bien en fardos
tallados, o marcados, con poner al margen del Conocimiento los Se-
llos, y Marcas, como también si la ropa cargada va fujeta a hipo-
teca, declarar a favor de quien esta hipotecada, y por quanto, en
que tomay todo con la mayor claridad, y luego el Ecrivano reco-
ge los recibos, y dando a los Mercaderes tres copias iguales fir-
madas del Conocimiento, le registra literalmente en el libro del
Manifiesto, que sirve de original, como los Protocolos de los E-
crivanos públicos sirven como de borrador del libro del Bucaporto
y los recibos. Sigue aquí un formulario de los Conocimientos.
En el nombre de Dios fea. En Génova adías del mes
de.....N. natural de N.....ha cargado -
en este puerto, por cuenta y riesgo de.....en la barca -
nombrada.....del Patrón N. de.....las mercade -
rías abaxo expreffadas enfardos señalados de número .
.....y marcas como el margen; bien embaquetadas atadas -
con cuerdas, y talladas de lacre en las costuras con fellos, por
cada fardo, y con tello puesto al margen, enjutos, y bien condi -
cionados, y cada uno de ellos contiene.....los que dicho Pa-
trón N. debe conducir en la mitma conformidad en dicha barca et-
te a.....y llegando al Puerto de la expreffada Ciudad, los-
entregará al referido N. o a quien tu poder preterente, y hecha -
dicha entrega, te le pagará por tu fletepor cada fardo
como también la cantidad de la hipoteca expreffada, Dios la guar-
de.

39.- Op cit No. 38 Pág. 164 y 165

40.- Ibidem No. 38 Pág. 165

Nota: Que los dichos tardos.....van hipotecados, a por.....a, dados a cambio marítimo al dicho N. sobre los mismos tardos y más por.....utilidad de dicho cambio así convenido, cuyos pagamentos se harán al tiempo de la entrega, y de la preferente se han hecho otros dos Conocimientos semejantes y cumplido uno, quedan, los demás nulos, Dios la lleve a salvamento. Yo - el patrón N. arriba expresado, afirmo lo contenido en este Conocimiento, en quanto al número y por lo demás dice ser" . (41)

Los conocimientos debían ser expedidos en un número de tres o más - según conviniera al cargador de cada partida, los cuales debían estar al mismo tenor y fecha. El número uno será conservado por el capitán o el maestro y los demás quedarán en poder del cargador para usar de ellos conforme lo necesite .

Cuando los conocimientos que amparaban una misma mercancía se encontraban en diferentes condiciones, las ordenanzas establecían -- que se debería estar al que obrare en poder del capitán siempre y cuando este estuviera llenado de mano del propio cargador o sus dependientes. sin enmienda en parte sustancial y por el contrario se estará al del cargador, si estuviere firmado por el capitán, también sin enmienda alguna.

"firmados los conocimientos por el capitán y conviniendo después - el cargador sacar de a bordo las mercancías por cualquier motivo -

que tenga, no lo podrá hacer sin que primero le restituya al capitán dichos conocimientos y le pague el flete que en este caso le es debido". Así lo disponían las Ordenanzas de Bilbao dejando ver la representatividad del documento, de las mercancías a bordo y de la autonomía de los mismos para circular con validez, si no fueran cancelados. (42)

Por lo que, para evitar esta situación se dispuso que cuando alguno o algunos conocimientos firmados por el capitán o maestro se hubieren remitido ya al consignatario y el cargador o parte interesadas de las mercaderías, convinieren descargarlas o mudar de dirección y si el capitán se resistiere a su entrega, o la mudanza de conocimientos por falta de los ya remitidos, podrán el cargador o partes interesadas obligarle a la descarga o mudanza de conocimientos, mediante fianza que garantice el monto de las mercancías que en su caso se reclamarán ante el "Prior y Cónsules", para pagar los daños, gastos y menoscabos que por la descarga o cualquier otra situación se causaran.

El conocimiento, servía también como documento probatorio de averías, ya sean regulares o extraordinarias, independientemente de ser el documento por medio del cual se obligaba al negociante que recibiera las mercancías en él consignadas y a pagar el flete respectivo, siendo notoria ya en este cuerpo normativo, una de las funciones del conocimiento de embarque al sustituir a la póliza de fletamento.

42.- Op Cít No. 38 Pág. 165.

"Todo negociante que recibiere mercaderías estaba obligado a pagar al capitán o su representación el flete y averías regulares que expresare el conocimiento y las extraordinarias, si las hubiere, en virtud del reglamento que se hiciera judicial o extrajudicialmente yendo éste firmado por el Prior y Cónsules y por personas nombradas, uno y otro cuatro días después que se hayan entregado las tales mercaderías: pena de ser apremiado a ello por todo rigor y de las costas, gastos y demoras que por la omisión se sigan al capitán". (43)

Otro aspecto interesante que se debe señalar es la evolución de la responsabilidad del capitán cuando llega a puerto con la mercancía amparada por un conocimiento de embarque en su poder el consulado del mar cita que: "llega el envío, cuyo capitán, como siempre sucede, tiene uno de los conocimientos y no haya al sujeto, que ha de percibir la ropa cargada, ni otro por el, y habiendo hecho la debida diligencia de buscarle por medio de la justicia, (a quien en este caso ha de acudir) si no pareciere, debe depositarla en la aduana, en su propio nombre y avisarlo al que cargó; y si no hubiere tiempo para expresar la respuesta la pone a disposición del juez, que la ha de retener en depósito y siendo cosa que pueda deteriorarse, la ha de mandar vender y depositar el producto de ella, para entregarlo a quien perteneciere, llevando de todo puntual cuenta". (44).

43.- Ibidem No. 38 Pag. 166

44.- Targa Celebre D. Op CIT No. 20 , Pág. 99

Ya este caso en las ordenanzas que se aplicaron en nuestro país como el primer código mercantil se establece la obligación del destinatario de las mercancías a presentarse en cierto tiempo y de no hacerlo al capitán quedará exento de responsabilidad con tan solo depositarlas en la aduana del muelle. "Así bien será de la obligación de todo negociante que tuviere conocimiento a su orden acudir a los tiempos de las descargas a los muelles de esta villa, por sí o sus dependientes, con el mismo conocimiento o razón de sus marcas y números para recibir las mercaderías, pena de que justificando el capitán haberlas descargado en dichos muelles en la forma que se señaló, si se estraviaren o perdieren, serán por cuenta del dueño o consignatario de ellas". (45)

Por lo que las Ordenanzas de Bilbao desde el punto de vista jurídico presentaban características que son propias de los títulos de créditos modernos al tratar el conocimiento de embarque, básicamente al referirse a la restitución del documento al capitán y que las entregas parciales se anotarán y firmarán a espaldas del mismo.

b) Epoca independiente.

Al alcanzar nuestro país su independencia de España en 1821, la legislación que se aplicó no tan solo en materia comercial o mercantil marítima sino en casi todos los rubros se conservó, para cambiar paulatinamente de acuerdo a las necesidades y perspectivas de la nueva nación.

Es importante destacar que al analizar el conocimiento de embarque en función a las Ordenanzas de Bilbao, no obstante de haber señalado la importancia de este ordenamiento antes de la independencia, su espíritu sobre dicho documento se conservó a través de las legislaciones posteriores, cabe señalar que históricamente las mismas -- fueron retomadas en varias ocasiones y aplicadas en nuestro país.

Posterior a la emancipación política subsistieron los llamados Consulados de Comercio y los Tribunales aplicaban las Ordenanzas, cuya vigencia algunos la discutían. Fue hasta 1841 cuando su vigencia se ratificó con la aplicación del artículo número 70 de la ley del 15 de noviembre de ese año que preceptuó que:

"Los tribunales mercantiles, mientras se forma el Código de Comercio de la República, se arreglarán para la decisión de los negocios de su competencia a las Ordenanzas de Bilbao en cuanto no estén derogadas". (46)

En tanto en España desde el 30 de mayo de 1829 las Ordenanzas de Bilbao fueron substituídas por su Código de Comercio, en nuestro país fue hasta el 16 de mayo de 1854 que se expidió el Código de Comercio de México, también conocido como el Código de Lares.

Este Código recibe el nombre del Lic. Don Teodosio Lares, Ministro de Justicia en la administración de Don Antonio López de Santa Anna, debido a que él se empeñó en la expedición de este cuerpo normativo, cuyo libro tercero trataba del comercio marítimo. "refiriéndose al contrato de transporte habla del comercio por tierra, ríos y canales navegables, sin comprender a los agentes del transporte marítimo; de las bases o requisitos que debe contener una carta de porte y engloba en distintas disposiciones -- los derechos y obligaciones de remitentes, consignatarios y porteadores.

Puede decirse sin que por ello se disminuya el mérito de la obra que en esta parte era deficiente el Código de Lares" . (47)

Por lo que se debe entender que la parte relativa al documento que nos ocupa, no fue de ningún modo enriquecida, no obstante -- esto, la influencia de dicho Código en el renglón del comercio mercantil marítimo no fue relevante, ya que al entrar en vigor -- "la Ley Juárez de noviembre 23 de 1854, derogó con los fueros , toda la legislación expedida desde enero de 1853 sobre administración de justicia , no quedando duda de que (artículos 12 y 16 de la Ley Juárez) entre los escombros del régimen de Santa Anna, --

yacía el Código de Lares" . (48)

Por lo que las Ordenanzas de Bilbao volvieron a ser aplicadas como Código de Comercio y apenas restaurada la República tras la extinción del Imperio de Maximiliano, el gobierno mexicano se dió a la tarea de empezar los trabajos para un nuevo código de comercio como Ley uniforme en todo el territorio, por lo que para salvar la dificultad que presentaba la Carta Fundamental del 5 de febrero de 1857, que no tenía conforme a ella el Congreso Federal para las Leyes de Comercio, más facultad que la de establecer las bases generales de la legislación mercantil. (Artículo 72 tracción X).

Razón por la que el 15 de diciembre de 1883, se reformó el citado artículo constitucional y se facultó al Ejecutivo para expedir códigos obligatorios en toda la República de Minería y Comercio, -- comprendiendo en este último las instituciones bancarias.

"Cuatro meses después de esta reforma a la Constitución, el 20 de abril de 1884, expidió el Ejecutivo (usando de autorización que concediera el Congreso, el día siguiente de la reforma constitucional) el código de comercio de los Estados Unidos Mexicanos, que -- desde el 20 de julio de ese año de 1884 hasta el último de este -- 1889, ha sido nuestra legislación mercantil" . (49).

48.- CODIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. (Concordando con el de 1884 antes de vigor y con los de Guatemala, Chile, Argentina, España, Bélgica, Alemania, Italia, Holanda y Portugal) Comentado por el Lic. D. Antonio de J. Lozano Tomo I. Revista General de Legislación y Jurisprudencia, Librería Madrileña de Juan Boxo 1899. Pág. 7, 8 y 9.

49.- Op Cit No. 48 Pag. 9

Este código expedido cuando se encontraba en la Presidencia el Sr. General Don Manuel González y siendo Secretario de Justicia e Instrucción Pública el Lic. Joaquín Baranda, constaba de seis libros, de los cuales el tercero trataba sobre el comercio marítimo y en el título quinto del libro primero se ocupaba del contrato de transporte por ríos, canales, lagos, en cuyo título además de dar algunas disposiciones generales, contenía disposiciones sobre obligaciones y derechos del cargador, del porteador y del consignatario, sin que exista una aportación jurídica importante respecto del conocimiento de embarque.

Debemos citar que el Código de Comercio de 1884 adolecía de varias fallas importantes, sobre todo en lo relativo a las sociedades, razón por la cual el 4 de junio de 1887 el Congreso autorizó al Ejecutivo para reformarlo total o porcialmente. De los trabajos de esta comisión surgió el código actual, que está en vigor desde el 10 de enero de 1890, copiado del código español de 1885 con influencia del código italiano de 1882 y que ha sufrido multitud de reformas a fin de llenar sus lagunas existentes y modernizar las más importantes materias comerciales. (50).

1.3 . Reglamentación del conocimiento de embarque por otros códigos anteriores a la L.T.O.C. y L.N.C.M.

El conocimiento de embarque al ser reglamentado en ordenamientos jurídicos modernos es indudable ya su carácter de título de crédito.

50.- Barrera Grat Jorge. TRATADO DE DERECHO MERCANTIL. Volumen Primero Generalidades y Derecho Industrial . Editorial Porrúa, SA. 2a. Edición, México 1957, Pág. 85

Así encontramos que por ejemplo en el código de comercio reformado en 1887 establecía en su artículo "799.- El cargador y el capitán de la nave que recibe la carga, no pueden rehusar entregarse mutuamente como título de sus respectivas obligaciones y derechos un conocimiento, en que se expresara:

- 1.- El nombre , matrícula y porte del buque.
- 2.- El del capitán y el pueblo de su domicilio
- 3.- El puerto de la carga y el de la descarga
- 4.- Los nombres del cargador y el consignatario
- 5.- La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías.
- 6.- El flete y la capa contratadas.

Puede omitirse la designación del consignatario y ponerse a la orden" . (51)

De lo que se desprende que se manejaba dicho título como el documento que comprende la relación de las mercancías entregadas a bordo de la nave que ha de transportarlas, siendo un recibo que se daba a cada interesado como garantía de su derecho.

Asimismo contemplaban las condiciones sobre conocimientos que se presentaban en legislaciones anteriores, como lo son el hecho de que el capitán firmara varios ejemplares para entregarlos al cargador-

51.- CODIGO DE COMERCIO LEYES Y DISPOSICIONES QUE LO REFORMAN O COMPLEMENTAN.

Biblioteca Jurídica de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia. Madrid, España 1869.2a. Edición. Pág. 295.

consignatario, y al naviero. Mostrando semejanza con otros títulos de crédito, cuya naturaleza era indiscutible como las letras de cambio y pagarés a la orden, al permitir en su "artículo 802. Que los conocimientos a la orden se pueden ceder por endoso o negociarse." (52).

También se establecía que los conocimientos, cuya firma fuera reconocida como legítima por el que los suscribió tiene fuerza ejecutiva en juicio. Dejando de manifiesto su carácter de título de crédito, debido a que en esa época, "por regla general las ejecuciones se despachaban tan solo por deudas o cantidades líquidas de numerarios; más por arreglo a este artículo procede despacharse contra los capitanes por la carga que confesaren haber recibido en el conocimiento." (53).

Posteriormente con el código de comercio derogado hoy en la parte relativa por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se reglamentaba el conocimiento de embarque con leves cambios como se puede observar al dar lectura del "artículo 781. El capitán y el cargador del buque tendrán obligación de extender el conocimiento en el cual expresará:

- I.- El nombre, matrícula y porte del buque.
- II.- El del capitán y su domicilio.

52.- Op Cit No. 49 Pág. 296

53.- Ibidem No. 49 Pág. 38

- III.- El puerto de carga y descarga.
- IV.- El nombre del cargador.
- V.- El nombre del consignatario, si el conocimiento fuera nomi
nativo.
- VI.- La cantidad, calidad, número de bultos y marcas de las mer
caderías.
- VII.- El flete y la capa contratados.

El conocimiento podrá ser al portador, a la orden o a nombre de -
persona determinada y habrá de firmarse dentro de las venticua-
tro horas de recibida la mercancía a bordo" (54).

Agregaba el código (art. 783) que el adquirente del conocimiento,
por entrega material, si es al portador o por endoso, si es a la
orden, adquirirá sobre las mercancías expresadas en él todos los-
derechos y acciones del cedente o del endosante.

Actualmente, no es necesario que el conocimiento contenga el nom-
bre del buque, ni el del capitán, como elementos esenciales del -
mismo, ni es requisito básico que se extienda éste después de --
embarcadas las mercancías, esto se podrá comprender al analizar -
posteriormente el conocimiento de embarque en la ley vigente y -
aplicable hoy en día y al tratar el conocimiento recibido para --
embarque.

En el código actual, el conocimiento de embarque del derecho marí
timo, se diferenciaba de la carta de porte del Transporte Terres-
54.- Cervantes Ahumada.Op Cit No. 23 , Pág. 154.

tre y del Conocimiento del Transporte Aéreo. A la carta de porte no se le atribuye la categoría de título representativo y el conocimiento aéreo carece de reglamentación específica.

En relación a esto, el ilustre profesor Cervantes Ahumada cita en una de sus obras que:

"En el proyecto para el nuevo código de comercio se da al transporte un tratamiento unitario, con desviaciones específicas para cada una de las tres clases importantes de transportes: Terrestre Aéreo y Marítimo.

Y se sustituye en un solo título al que indistintamente se denomina (estableciendo una sinonimia legal), conocimiento o carta de porte.

Todos los conocimientos o cartas de porte que expidan las empresas concesionarias de servicios de transporte tendrán según el proyecto, la consideración de títulos de crédito representativos de las mercancías objeto del transporte. Además expresamente se reglamentará el conocimiento recibido para embarque." (55)

1.4 Reglamentación del Conocimiento de embarque en la L.G.T.O.C. y la L.N.C.M.

Originalmente en el código de comercio expedido en virtud de la autorización concedida al Poder Ejecutivo por el Decreto del 4- de junio de 1887, encontrándose en la presidencia de la República el General Porfirio Díaz, se reglamentaba el conocimiento de -- embarque en su libro tercero como se ha mencionado con anterioridad, en dicho libro se trataba todo lo referente al Comercio Marítimo. El artículo 2o. transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 10 de enero de 1963, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el día 21 de noviembre del mismo año siendo presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos el Lic. Adolfo López Mateos, derogó el referido libro tercero del Código de Comercio, "Art. 2o. Se derogan los artículos del libro tercero del Código de Comercio y las demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento" .

Aplicándose en consecuencia este cuerpo normativo en lo tocante a los actos derivados y relacionados con el comercio marítimo, según lo dispone el artículo 1o. de la Ley: "Serán objeto de esta ley la navegación marítimo portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

En el tráfico marítimo actual, el contrato más utilizado es el de

transporte de mercancías bajo conocimiento de embarque. Debemos entender que el conocimiento, tiene como origen o causa de su existencia el transporte por mar de mercancías, por lo que se encuentra íntimamente relacionado con el contrato de fletamento .

Por dicho contrato, las partes expresan la voluntad de realizar o prestar el servicio y el de pagar por la transportación de las mercancías que serán amparadas por el conocimiento y el flete pactado.

"El fletamento es un contrato mercantil en virtud del cual el fletante, se compromete con el fletador, a realizar el transporte por mar de mercancías, en un buque y mediante un flete." (56).

"Este contrato es como el de carta partida, consensual y para fines de prueba constará por escrito. El escrito, prueba del contrato, recibe la tradicional denominación de póliza de fletamento" (57).

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo define al fletamento en su artículo 157, que a la letra dice:

"Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete" (58)

56.- Olvera de Luna Omar.- MANUAL DE DERECHO MARITIMO, Editorial Porrúa, S.A. 3a. Edición México 1981, Pág. 167

57.- Cervantes Ahumada, Op Cit No. 2 Pág. 609

58.- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO. Código de Comercio y Leyes Complementarias, Leyes y Códigos de México, Editorial-Porrúa, S.A. México 1982.

El contrato de fletamento en lo que se refiere a su contenido y forma deberá ser expedido por escrito, por duplicado y contener los datos siguientes:

Personales: nombre del fletante, del fletador y del capitán.

Reales : nombre del buque , porte, matrícula y nacionalidad del mismo, descripción de las mercancías en cuanto a su peso y medida.

Locales: Puertos de carga y descarga

Temporales: Días para la carga y descarga.

Penales: Respecto a demoras.

Se ha señalado que en pago al servicio de transporte por mar el fletante o cargador deberá pagar un flete, que según lo define el profesor Omar Olvera de Luna es: "En sentido restringido, el precio que se paga por el transporte marítimo de mercancías; se presenta usualmente en el transporte de carga general realizado por buques de línea regular, en que el naviero pone el barco a la carga, con salidas e itinerarios fijos, para diversos embarcadores , caso en el que por lo común no se extiende póliza de fletamento , sino conocimiento de embarque, documento que en tales circunstancias, sirve a la vez como contrato de transporte y como título -- que contiene a su tenedor el derecho de reclamar la mercancía -- transportada" . (59)

59.- Op Cit No. 56 Pág. 171

Si bien es cierto que la afirmación hecha por el autor aporta valiosos elementos en cuanto a definir el flete y la posibilidad de sustituir el contrato de fletamento con el conocimiento, consideramos que el flete o costo del transporte es procedente aun cuando no se tratara de un servicio de línea regular, siempre y cuando dicho servicio efectivamente se realice.

Por otra parte, debemos destacar que bajo el nombre genérico de fletamento se engloban formas del mismo que son tradicionales en el comercio marítimo. Y que en todos los casos la causa del contrato es la misma; la promesa y obligación en consecuencia, de obtener un resultado del transporte a cargo del naviero, como antiguamente lo hacían los propietarios de las naves al iniciar la aventura marítima, ya sea que el viaje se realice en uno solo o en varios, hasta cubrir el objetivo que pretendían dentro de un determinado plazo.

El fletamento consecuentemente puede ser:

- a) Por tiempo
- b) Por viaje
- c) Por entero
- d) Por compartimiento

La póliza de fletamento será el documento por medio del cual se formaliza el contrato de fletamento, en la misma se establecen -

las condiciones a las que se sujetará el servicio y sus consecuencias. Por su parte, el conocimiento será la constancia de que se han recibido las mercancías para ser transportadas, siendo la segunda instancia del acto volutivo de las partes.

"En el sistema de nuestro código, la redacción de los documentos diversos relativos al mismo contrato respondían a la necesidad de probar dos hechos también distintos; la conclusión del contrato mediante la póliza de fletamento y la recepción del cargamento, como acto ejecutivo del contrato, mediante el conocimiento de embarque" (60).

En este orden de ideas el artículo 163 de la L.N.C.M. establece que, "El contrato de transporte de cosas deberá constar por escrito y el naviero, por sí o por conducto del capitán del buque expedirá un conocimiento de embarque que deberá contener:

- I.- El nombre, domicilio y firma del transportador.
- II.- El nombre y domicilio del cargador.
- III.- El nombre y domicilio de la persona a cuyo orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador:
- IV.- El número de orden del conocimiento.
- V.- La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás constancias que sirvan para su identificación;

VI.- La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse;

VII.- La mención de los puertos de salida y de destino.

VIII.- El nombre y matrícula del buque en que se transporten si se tratase de transporte por nave designada;

IX.- Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería."

En relación a lo señalado por este artículo, debemos comentar que por una parte el cargador tendrá derecho a recibir el documento que ampare la mercancía embarcada, en el cual se podrán establecer condiciones relativas al contrato de fletamento y al que en su caso puede suplir. Aclarando también, que existe una inexactitud en la ley al limitar el número de personas que pueden expedir el conocimiento de embarque, pues como ha quedado claro con anterioridad, el naviero tiene representaciones en diversos lugares, denominados Agentes Marítimos.

Así el artículo 251, señala que, "Los agentes generales de las empresas navieras serán considerados como mandatarios mercantiles o comisionistas de los navieros y consecuentemente, los actos que celebren obligan a sus mandantes o comitentes, cuando contraen por cuenta de éstos" .

Cabe hacer la mención que la ley al tratar de definir a los agentes del naviero en su artículo 255-A, erróneamente confunde las tiguras y equipara a los agentes marítimos y agentes consignatarios de buques.

Retomando la idea de representación del agente marítimo, tanto - nuestra legislación como los usos y costumbres marítimos permiten que los contratos de fletamento y los conocimientos de embarque - sean expedidos por ellos.

"Se haya o no expedido póliza de fletamento, el cargador tiene - derecho a pedir al fletante que se le expida un conocimiento de - embarque, el que, dice la ley (art. 168), se expedirá por el na - viero o por el capitán. La ley es inexacta, pues el conocimiento - podrá ser expedido también por un agente del naviero" . (61)

El artículo 170 de la L.N.C.M. establece que, "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" . Esta consideración de nuestra ley reviste una gran importancia al asignar - una categoría legal específica al conocimiento, que da pie a la - cita sobre doctrina jurídica que sostiene Messineo, mencionada en la obra de Derecho Marítimo del profesor Cervantes Ahumada, que -- afirma, "son títulos representativos aquellos cuyo objeto princi-pal no es un derecho de crédito, sino es un derecho de disposición

sobre las mercancías. Estos títulos no dan derecho a una prestación en dinero, sino a una cantidad de mercancías que se encuentran en poder del creador del documento que el tenedor del título posee; a través del mismo a las mercancías y que incorpora - al título, un derecho de disposición sobre las mismas. Los derechos incorporados son dos principalmente:

a) un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título y b) un derecho real sobre las mercancías" . (62)

La relevancia de este punto, estriba en que nuestra Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito acoge esta corriente doctrinal, según se desprende del artículo 19 de la citada ley, que establece, "los títulos representativos de mercancías atribuyen a su poseedor legítimo, el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellas se mencionan".

La reivindicación de las mercancías representadas por los títulos a que este artículo se refiere, solo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo, conforme a las normas aplicables al efecto. " (63).

62.- Ibidem No. 2 Pág. 609 y 610

63.- LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. Código de Comercio y Leyes Complementarias, Leyes y Códigos de México. Editorial Porrúa, S.A. 1982.

Sobre el párrafo segundo del precepto, se debe aclarar que la intención del legislador fue la de, que para reivindicar las mercancías, se requiere torzosamente de la exhibición del título que las representa.

En forma complementaria el "artículo 20.- agrega que: El secuestro o cualesquiera otros vínculos sobre el derecho consignado en el título o sobre las mercancías por él representadas, no surtirán efectos si no comprenden el título mismo".

Por su parte el artículo 169, reglamenta el conocimiento recibido para embarque, el cual es un conocimiento que algunos tratadistas como Atilio Malvagni propiamente lo clasifican como "especial". Dicho conocimiento se originó básicamente por necesidades prácticas del comercio marítimo, aunando a una serie de elementos coyunturales que dieron lugar a su aparición. Durante mucho tiempo, él mismo fue rechazado y prohibido en algunas legislaciones, por no adecuarse a la doctrina general del conocimiento de embarque tradicional. "Tras largas peripecias en la jurisprudencia, el conocimiento recibido para embarque se atianza en la práctica y es admitido (después de haber sido prohibido en algunos países) por diversas legislaciones" (64).

Como se ha mencionado, el principio generalmente aceptado por las legislaciones anteriores, después de concederle una categoría jurídica al conocimiento de una forma nada sencilla, es que para --
64.- Cervantes.Ahumada.. Op Cit No. 23 , Pág. 155

la expedición del conocimiento era necesario que las mercancías estuvieran ya embarcadas.

Nuestra legislación ha aceptado la nueva corriente que permite - la expedición de un conocimiento de embarque especial (conocimiento recibido para embarque), que es expedido contra la entrega de las mercancías amparadas previamente a la llegada de los - barcos y consecuentemente de su carga a bordo" Art. 169 L.N.C.M. Si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además (se refiere a los requisitos del artículo 168).

I.- La indicación de "recibido para embarque" .

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

III.- El plazo fijado para el embarque" .

En relación a este tipo de conocimiento de embarque (conocimiento recibido para embarque), nos permitiremos tratarlo más adelante con mayor amplitud en el presente trabajo, por considerar que su importancia así lo requiere y se hayan proporcionado por otra parte, un número mayor de elementos sobre ambas corrientes para permitir así una mejor comprensión del título.

II.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LA LEGISLACION MARITIMA INTERNACIONAL.

II.1. LAS REGLAS DE LA HAYA DEL 25 DE AGOSTO DE 1924 A TRAVES DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

II.2. OTRAS LEYES O CONVENIOS INTERNACIONALES.

II.- El conocimiento de embarque en la Legislación Marítima Internacional.

El conocimiento al ser uno de los documentos base para el desarrollo del comercio por mar ha tenido que ser regulado tanto en forma interna, como externa. Es decir, por la indudable relación que se da entre los diversos sujetos de las relaciones comerciales en ambos niveles.

El tráfico marítimo, ha tenido que apegarse como otras tantas materias a una legislación internacional. Un derecho que ha sufrido evolución y transformaciones a través de la Historia de la Humanidad hasta llegar a obtener como resultado un cuerpo normativo con aplicación a nivel mundial.

Por lo anterior, podemos decir que en realidad los antecedentes -- del régimen internacional del conocimiento aparecen con las primeras normas marítimas como el Consulado del Mar, los Roles de Oleron, las Ordenanzas de Barcelona, las Tablas de Amalfi, las Ordenanzas de Colbert y las de Bilbao, entre otras tantas.

No obstante de que los usos y costumbres marítimas se aplicaban - en forma supletoria a estos ordenamientos, las relaciones comerciales y sus diferendos ocasionaban graves conflictos de leyes al reglamentar este documento en forma interna.

Contorme se desarrolló el comercio marítimo y aparecieron las grandes Compañías Navieras y el derecho marítimo logró un grado considerable de unificación, los transportistas procuraron que sus privilegios y ventajas no se perdieran al contratar los fletes, -- por lo que aplicaban cláusulas de exoneración de responsabilidades.

Consecuentemente la necesidad de llegar a un derecho marítimo uniforme creció, para evitar que existieran tantas cláusulas de exoneración y eliminarlas en lo posible, para lograr así un trato equitativo entre las partes contratantes.

Los Estados Unidos de Norteamérica, fue el país precursor de la legislación que pretendía este objetivo, indudablemente influenciado por su situación dentro de esta problemática, ya que era un país netamente cargador al no contar con una marina mercante de gran potencial. Así fue que el 10. de julio de 1893 se expidió la Ley Harter, que era aplicable al transporte marítimo desde los E. U. A. o cualquier travesía con destino final un puerto de los E. U. A. sin importar la nacionalidad del buque. El objetivo de esta ley era evitar que una parte estableciera condiciones leoninas, limitando las tallas náuticas y las comerciales, sobre las cuales cualquier cláusula de exoneración carecía de valor. "Los Navieros han luchado a través de la historia para eludir su responsabilidad profesional es decir, como navieros y han pretendido, incluso limitarla o eludirla por medio de cláusulas convencionales, cuya validez ha sido discutida por la jurisprudencia y la doctrina." (65)

Esta Ley fue completada por la Ley del 21 de agosto de 1916 sobre conocimientos de embarque (Bill of Lading Act.) y para dar mayor importancia al conocimiento y desarrollar los créditos bancarios, finalmente, ésta fue modificada por otra disposición de igual rango el 4 de marzo de 1927. (66)

Sin embargo al aceptar los E.U.A. la Convención Internacional de Bruselas, para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque del 25 de agosto de 1924, emitieron otra Ley sobre transportación de mercancías por mar en julio de 1936, que no derogó la Ley Harter que se continuó aplicando supletoriamente.

Influenciados por la legislación americana, otros países optaron por seguir la misma tendencia, así la "Shipping and Seament Act" de Nueva Zelanda en 1903, la "Sea Carriage of Goods Act or Paramount Act." de Australia en 1904, la "Canadian Water Carriage of Goods Act" en 1910 en Canada. Todas las cuales se modificaron al adoptarse por estos países la Convención de Bruselas de 1924. (67)

Así pues con esta nueva línea y con un comercio marítimo inter-

66.- Salgado y Salgado José E. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU REGLAMENTACION INTERNACIONAL. Estudio comparativo entre el convenio internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque (Reglas de Wisby) y el contrato de las naciones unidas sobre-

nacional muy desarrollado, se procuró obtener un cuerpo normativo con este carácter que contemplara este documento y otros aspectos inherentes al propio comercio marítimo.

el transporte marítimo de mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo)
Tesis para obtener el doctorado en relaciones internacionales.
México, D.F. 1984 UNAM. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales
Editorial Central de Tesis Leandro Valle, D.F. Pag. 81 y 82.
67.-Cfr. Barrera Graf. Op Cit No. 21 , Pág. 52 y 53.

II.1 Las Reglas de la Haya del 25 de agosto de 1924, a través del Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque.

Para llegar a las llamadas Reglas de la Haya, no fue fácil ya que desde 1864 cuando en la Ciudad de York se aprobaron las once primeras reglas básicas sobre avería gruesa o común, comenzaron una serie de adecuaciones y revisiones a los ordenamientos internacionales de esos tiempos, como lo fue en la Conferencia de la Haya en 1873, en Bremen en 1876 y en Amberes en 1877 donde se adoptó la décima segunda regla, de ahí se deriva su nombre "Reglas de York y Amberes" .

Sucesivas revisiones de estas reglas, desde Francfort del Main en 1878, pasando por la de Amberes en 1903 hasta 1948, cuando finalmente el Comité Marítimo Internacional (CMI), en su trigésima conferencia en Hamburgo en abril de 1974, realizó la última revisión a dichas reglas. (68)

Paralelamente desde 1865 se configuraron otras reglas, llamadas reglas Shettfield, sobre un modelo de contrato de fletamento. Que fueron revisadas en la conferencia de la Asociación de Derecho Internacional (ILA) (antes Asociación para la Reforma y Codificación del Derecho de las Naciones) de 1979 en Londres, en-

Berna 1880, Liverpool 1882 y Hamburgo 1883, adoptándose en este lugar las llamadas reglas de Hamburgo que pretendían delimitar la responsabilidad convencional del porteador o transportista.

Por los graves problemas originados por los conflictos de leyes el (CMI) y la (ILA), en la trigésima conferencia de la Haya en 1921 a través de las llamadas Reglas de la Haya o Reglas sobre el Transporte Marítimo bajo Conocimiento de Embarque, presentaron alternativas para reglamentar el transporte marítimo de mercancías, pero desafortunadamente los intereses marítimos no llegaron a un acuerdo, por lo que se concluyó que solo a través de un tratado internacional se podrían aplicar las Reglas de la Haya.

Así con la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo de 1924, celebrada en Bruselas, se aprobó el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, del 25 de agosto de 1924, por 14 países que en ese entonces constituían las dos terceras partes del tonelaje de la marina mercante mundial y dentro de los que se encontraban, Alemania, Estados Unidos, Francia, Japón, Gran Bretaña, entre otros.

Al respecto el Profesor Cervantes Ahumada nos dice que "La International Law Association aprueba, en la Conferencia de la Haya de 1921, un reglamento para el título y en Bruselas, el 25 de agosto de 1924, se suscribe un convenio internacional en que se aprueban las Reglas de la Haya" . (69).

Hasta 1982 sumaban 80 los países que han aceptado, adherido, - aprobado o ratificado la convención, pero México no lo ha hecho.

La Convención de Bruselas de 1924 recibió el nombre de "Reglas de la Haya por reproducir las que fueron aprobadas en 1921 con el mismo nombre en la trigésima conferencia de la (ILA) celebrada en esa ciudad y entro en vigor el 2 de junio de 1931.

Hemos querido tratar el convenio de Bruselas de 1924 en este - punto, por que en la época contemporánea consideramos que es el primer ordenamiento internacional con una clara influencia a nivel mundial en la práctica marítima comercial, sin olvidar por supuesto las modificaciones que éste sufre, y de las que nos - ocuparemos en el punto siguiente, por ésto haremos un breve análisis de este convenio. (70)

En su artículo primero, el citado convenio establece el signifi cado de algunos términos empleados regularmente en el mismo, así se define al porteador, como el propietario del buque o el telador en un contrato de transporte con un cargador.

El concepto de contrato de transporte se aplicará únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o cualquier documento similar, emitido en virtud de una póliza de tletamento - a contar desde el momento en que este documento regula las re - laciones del porteador y el tenedor del conocimiento.

70.- Azcarraga José Luis de. LEGISLACION INTERNACIONAL MARITIMA Estudios de Derecho Internacional Marítimo. Edit. Instituto Francisco de Vitoria, 2a. Edición, Madrid, España, 1955 Pág. 699.

Por mercancías se debe entender, los 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 en cierto modo transportado así.

El convenio de 1924 nos da una definición de buque; que significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar, finalmente el artículo 10. señala que el transporte de mercancías comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta la descarga del mismo.

Es importante destacar que el Artículo 30. del convenio establece ciertas obligaciones a cargo del porteador como son, mantener el buque en buen estado de navegación, el de armar, equipar y --aprovisionar el buque convenientemente, limpiar y poner en buen estado las bodegas y cualquier lugar donde se carguen las mercancías y cuidará que la carga se maneje adecuadamente para su conservación.

Asimismo señala que después de haber recibido y tomado como carga las mercancías , el porteador, el capitán o el agente del porteador, deberán a petición del cargador, entregar a este un conocimiento que exprese, entre otras cosas:

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador -

antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal de que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.

b) O 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.

c) El estado y las condiciones aparentes de las mercancías. Sin embargo, ningún Porteador, Capitán o Agente del porteador tendría obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no han tenido medios razonables de comprobar.

Asimismo se señala que el conocimiento establecerá la presunción --salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de -- las mercancías en la forma en que hayan sido descritas según marcas, números, condiciones aparentes, etc.

En relación a este punto de gran importancia existen dos corrientes doctrinales, la del sistema Alemán que aplica la responsabilidad del capitán por la cantidad señalada en el conocimiento y -- la del sistema Inglés que se inclina por considerar que la ---

fuerza probatoria del conocimiento es solo presuntiva, con presunción impugnabile mediante prueba en contrario. (71)

Es decir una presunción "iuris tantum", cabe aclarar que esto no implica una contradicción a la característica de literalidad del título y de la que hablaremos en el capítulo final de este trabajo.

Por otra parte el mismo convenio estima que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de ésta conforme lo consigna y tendrá la obligación de indemnizar al transportista de todas las pérdidas, daños y gastos que resulten de la inexactitud de la carga. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador. (72)

En este orden de ideas, el hecho de que la persona autorizada retire las mercancías, constituirá salvo prueba en contrario una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento de embarque.

A menos que antes o en el momento de retirarlas y ponerlas bajo custodia de la persona consignataria de acuerdo al contrato de-

71.- Ctr. Garrigues Joaquín. Op Cit No. 8 Pág. 673 y 674

72.- Ctr. Azcarraga José .Op Cit No. 70, Pág. 700.

transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños. Si éstas no son notorias o aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

Las reservas por escrito son inútiles si el estado de las mercancías ha sido aprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieren debido ser entregadas.

Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador, el porteador, el capitán o el agente, la leyenda "Embarcado", debiendo el cargador restituir cualquier documento que se le haya entregado previamente.

El convenio alude también al conocimiento recibido para embarque señalando que el porteador, el capitán o el agente tendrán la facultad de anotar en el puerto de embarque sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o fechas de embarque y cuando este documento tenga estas --

anotaciones será considerado como un conocimiento embarcado, si reúne los requisitos citados anteriormente en el artículo 3o. del convenio, en el cual se hace alusión al recibo y toma de mercancías por el capitán porteador o agente que extenderán dicho conocimiento.

El punto 8o. del artículo 3o. establece un aspecto de gran relevancia y al que nos hemos referido en la introducción de este capítulo como uno de los objetivos de la legislación internacional, que es el que toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de la responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en el artículo o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante exonerarán al porteador de su responsabilidad. (73)

Citaremos algunas de las exoneraciones en favor del porteador y del buque que permite el Convenio de Bruselas de 1924 como son; la de los daños o pérdidas que resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que les sean imputables por negligencia, estando a su cargo las costas de la prueba para comprobar la razonable diligencia para conservar en buen estado 73.- Ctr. Ibidem No. 70, Pág. 701.

de navegación el buque y sus lugares de carga. Asimismo no serán responsables por daños o pérdidas que se deriven de actos, negligencia o falta de capitán mariner, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque, de incendio fortuito, de peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables, causas de fuerza mayor, de hechos de guerra, de hechos de enemigos públicos, de detención por autoridades o embargo judicial, restricción de cuarentena, de motines o perturbaciones civiles, de salvamentos, por disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida resultante de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía, embalaje insuficiente, imperfección de marcas y cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, agentes o encargados, pero las costas de prueba serán a cargo del que reclame el beneficio.

Por su parte el cargador no será responsable de las pérdidas o daños que sufra el porteador o el buque de cualquier causa sin que exista negligencia o falta del cargador, de sus agentes o encargados.

Nos permitimos acotar que es importante que la declaración de la naturaleza y valor de las mercancías realizada antes de embarcar las deberá estar insertada en el conocimiento (se considera --- también una presunción "iuris tantum"), por que de no ser así, - tan solo el porteador responderá por una cantidad máxima de 100-

libras esterlinas por unidad o el equivalente en otra moneda. En consecuencia tampoco tendrán responsabilidad si en el conocimiento el cargador ha hecho una declaración falsa de la naturaleza y valor, ésto se aplicará también en caso de embarcar mercancías peligrosas sin consentimiento del porteador, por lo que podrán ser transformadas en inofensivas, destruidas o desembarcadas.

El artículo 5o. establece que el porteador libremente podrá -- abandonar parte o todos los derechos y excepciones o aumentar -- las responsabilidades y obligaciones que le correspondan con -- arreglo al presente convenio, siempre y cuando éstos se inser -- ten en el conocimiento entregado al cargador.

Una acotación importante es la de que ninguna de las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924 se aplicará a las pólizas de fletamento, pero si se expiden conocimientos en el caso de -- un buque sujeto a una póliza de fletamento se someterán al presente Convenio. Ninguna disposición de esta reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de --- cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas. (74).

Los cargadores, los porteadores, capitanes o agentes podrán libremente celebrar convenios para transportar mercancías determinadas y especiales como mejor les convenga y estos convenios -- tendrán plenos efectos legales.

El convenio no prohíbe al porteador o al cargador insertar en un conocimiento estipulaciones y responsabilidades del porteador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque en el que las mercancías se transportan.

Asimismo establece que las disposiciones del Convenio se aplican a todo conocimiento formalizado en uno de los Estados Contratantes aunque debemos señalar que la gran mayoría de los formularios tipos de conocimientos que se utilizan en las compañías navieras, se apegan a los lineamientos generales del convenio de Bruselas y sus ulteriores modificaciones.

Finalmente los artículos 11, 12, 13, 14, 15 y 16, así como el protocolo de firma, presentan el procedimiento que dentro del derecho internacional se requiere para la firma del instrumento, su ratificación, entrada en vigor o adhesión al mismo.

II.2 Otras Leyes o Convenios Internacionales.

Si bien es cierto que el Convenio de Bruselas de 1924, no fue modificado durante 40 años, la dinámica del desarrollo comercial marítimo no permite una reglamentación estática por lo cual la misma no es sencilla de elaborar, sobre todo a nivel internacional donde el conflicto de intereses aumenta conforme los propios intereses comerciales de los Estados, estas necesidades propias del comercio consideradas como factores de influencia entre otros, como la problemática derivada del artículo 10o. de la Convención, que se refiere a la aplicación de la misma tan solo a conocimientos formalizados en uno de los Estados Contratantes, así como la manera de calcular la reparación debida por el transportista cuando es responsable, la responsabilidad del armador, ocasionaron que en la Conferencia de Estocolmo de 1963, se aprobara un proyecto firmado en Wisby para modificar algunos aspectos de la Conferencia y el 23 de febrero de 1968 se adoptó el protocolo de Modificación de la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. Dicho protocolo entró en vigor el 23 de junio de 1977 y recibe el nombre de "Reglas de Wisby" (75).

El protocolo de modificación consta de 17 artículos, de los cuales los cinco primeros establecen algunas modificaciones y adiciones a la Convención y que tan solo citaremos. Así el artículo-75.- Salgado Salgado J. Op Cit No. 66, Pág. 89 y 90.

30. del protocolo establece la responsabilidad del porteador, el 40. los límites de la misma, conservando la tendencia general de responder hasta la fortuna de mar, en el 40. Bis que es agregado, señala que deben tomarse nota que las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el convenio serán aplicables a toda acción que se ejerza en contra del porteador, reclamación de daños o pérdidas de mercancías.

Por otra parte se hace la aclaración de que la Convención será aplicable al conocimiento de embarque y en caso de existir póliza de fletamento, ésta se aplicará a las partes contratantes es decir al porteador y al cargador, pero a un tercero poseedor -- del conocimiento, se aplicará lo estipulado en la convención -- salvo que se incluya la leyenda "según póliza de fletamento" .

Y esto es lógico por que el tercero no guarda ninguna relación con las partes si el título tiene como destino circular, pero -- al establecer que dicho título se condiciona a las especificaciones de la póliza su aceptación en dicha relación queda condicionada. "Aunque haya mediado póliza de fletamento, no responde el portador del conocimiento por ninguna condición u obligación especial contenida en la póliza, a no ser que el conocimiento tuviere la cláusula: según la póliza de fletamento".(76)

En cuanto a la aplicación de la Convención el Dr. José E. Salgado nos menciona tres puntos a considerar en la aplicación de -- ese ordenamiento y que son:

76.- Malvagni Atilio. Op Cit No. 22, Pág. 132

- 1.- Cuando el conocimiento sea extendido por un Estado contratante.
- 2.- Que el transporte marítimo tenga lugar desde un punto o puerto de un Estado Contratante.
- 3.- Que el conocimiento de embarque estipule que el contrato se registrará por disposiciones del Convenio sin importar la nacionalidad del buque, del porteador, cargador, consignatario o cualquier interesado. (77)

En estas reglas aparece también la celebración del arbitraje para toda controversia que surja entre las partes de la Convención según el artículo 80. del protocolo, y los artículos finales se refieren a toda mecánica de los tratados internacionales.

Posteriormente se recomendó la revisión de las Reglas de la Haya pues las modificaciones hechas por el protocolo de 1968 o Reglas de Wisby no eran suficientes y así según un estudio realizado por la (CNUDMI) o (UNCITRAL) sobre el transporte de mercancías por mar, se observó la necesidad de adoptar reglas uniformes con un mayor alcance y amplitud, básicamente por algunos aspectos tales como:

La incertidumbre provocada por la interpretación de las Reglas, mantenimiento en los conocimientos de embarque de cláusulas de -

exoneración de dudosa validez, exenciones que necesariamente deberá asumir el porteador como responsabilidades propias, derivadas de actos de sus empleados o agentes, entre algunas más.

No obstante cabe señalar que el Convenio de la O.N.U. sobre -- Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo, denominado también de esta forma por ser ese lugar donde se realizó la conferencia en la que se adoptó el 30 de noviembre de 1978, mantiene una gran coincidencia a lo largo de sus artículos con el contenido de los otros dos ordenamientos, (La Haya y Wisby).

Este convenio se divide en siete partes, con 24 artículos en total y abarca desde las disposiciones generales, la responsabilidad del porteador, responsabilidad del cargador, documentos de transporte, reclamaciones y acciones, disposiciones complementarias y la parte de cláusulas finales. (78)

De lo que consideramos más destacado de este convenio, se encuentra la aportación de algunos conceptos o términos utilizados, aún cuando no se hace una definición de lo que es el buque.

Las reglas de Hamburgo nos indican que por porteador se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

78.- Ibidem No. 66 Pág. 110, 111, 112 y siguientes.

Ahora se contempla al denominado, porteador efectivo, que es toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías o de una parte del transporte, así como cualquier persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

Define al contrato de transporte marítimo como el contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete a transportar mercancías por mar de un puerto a otro, no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio, se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente convenio solo por lo que respecta al transporte marítimo.

El concepto de mercancía: Comprende los animales vivos, cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo o cuando estén embaladas, el término "mercancías", comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador.

Por cargador se entiende toda persona que por sí o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte por mar de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra actuó en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

La idea que se maneja de consignatario es la de considerar a toda persona autorizada para recibir las mercancías.

Una definición de gran importancia para nuestro estudio es la del Conocimiento de Embarque. Se entiende por conocimiento un documento que hace prueba de un contrato de transporte por mar y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y en virtud del cual, éste se compromete a entregar las contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

Finalmente en esta parte el convenio se refiere a la expresión por escrito, que comprende entre otras cosas, el telegrama y el telex.

La parte número cuatro del convenio, denominada de los documentos de transporte, continúa dentro de los parámetros expuestos por las legislaciones anteriores, en cuanto al contenido del conocimiento de embarque, el artículo 150. menciona lo siguiente:

1.- En el conocimiento de embarque deberán constar entre otros datos:

a) Naturaleza general de las mercancías, marcas principales necesarias para su identificación expresa, si procede sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador.

- b) Estado aparente de las mercancías.
- c) Nombre del establecimiento del porteador.
- d) Nombre del cargador
- e) Nombre del consignatario, si lo ha comunicado el cargador.
- t) Puerto de carga según contrato de transporte marítimo y fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto.

- g) Puerto de descarga según contrato de transporte marítimo.
- h) Número de originales del conocimiento de embarque si hubiere más de uno.

- i) Lugar de emisión del conocimiento de embarque.

- j) Firma del porteador o de la persona que actúa en su nombre.
- k) El flete en la medida en que deba ser pagado por el consignatario o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario.

- l) La declaración del artículo 23 párrafo tercero.
(Toda la estipulación del contrato de transporte marítimo del conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte será nula y sin efecto en la medida que se aparte de las disposiciones del presente convenio).

- m) Declaración si procede, de que las mercancías podrán o se transportarán sobre cubierta.

n) fecha o plazo de entrega de las mercancías en el puerto de destino, si en ello han convenido expresamente las partes.

o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se han pactado de conformidad con el artículo sexto.

2.- Una vez embarcadas las mercancías a bordo; el porteador emitirá un conocimiento "embarcado", donde también se consignará - que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o buques - determinados, fecha o fechas en que se haya efectuado la carga.

Si se emitió cualquier otro título representativo de las mercancías el cargador lo devolverá a cambio de un conocimiento embarcado.

Cuando el cargador solicite un conocimiento embarcado el porteador podrá, atender esa solicitud modificando cualquier documento emitido con anterioridad, introduciendo o adicionando las modificaciones necesarias, cuya información debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado" . (79).

La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos que se requieren, no afectará la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición no obstante de que se ajuste a los requisitos del párrafo séptimo del artículo primero del convenio, es decir a la definición que nos hace él mismo de este documento como título representativo de -
79.- Ctr. Ibidem No. 66 Pág. 161 y 162.

las mercancías que se transportan.

El artículo 16 del convenio, trata sobre las reservas y el valor probatorio de los documentos de embarque, y en su punto primero expone que si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales de identificación, el número de bultos o piezas, el peso, cantidad y el que lo emite sabe o conoce o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos son inexactos, podrá incluir en el conocimiento una reserva especificando esa inexactitud, los motivos de su sospecha o la falta de medios adecuados para verificar los datos .

En relación a ésto, nos permitimos indicar que la inclusión de cualquier reserva o anotación en el documento, produce efectos importantes en el mismo, ya que como se expondrá en el próximo capítulo, un conocimiento sucio limita la capacidad del título en su circulación, independientemente de limitar la responsabilidad del porteador en relación con las mercancías a las que se refiere el conocimiento.

Por otra parte el Convenio establece una salvedad en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva , el conocimiento de embarque establecerá la presunción salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado," que ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento.

Y no se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario que ha procedido de buena fe, basándose en la descripción de las mercancías del conocimiento.

Al respecto el maestro Joaquín Garrigues nos menciona que "la fuerza probatoria del conocimiento solo perjudica a los interesados y no a los terceros. Asimismo en cuanto al ámbito internacional dice que en el valor probatorio del conocimiento, deberá prevalecer el criterio de la presunción salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas, siempre que se trate de conocimientos extendidos para formalizar un contrato de transporte de mercancías por mar entre naciones que ratificaron el Convenio de Bruselas de 1924 y lo han incorporado a su legislación nacional.

Sin embargo, la modificación operada en el Convenio de 1924 por el Protocolo de 1968, establece en este punto la fuerza probatoria (*iuris et de iure*) del conocimiento, cuando ha pasado a menos de un tercero distinto del cargador. (80)

El artículo 17 de las Reglas de Hamburgo establece las garantías proporcionadas por el cargador, el cual deberá garantizar al porteador o transportista la exactitud de los datos de la carga.

E indemnizará al porteador por los perjuicios que resulten de la inexactitud de la información y el cargador seguirá siendo responsable aún cuando haya transferido el conocimiento. El derecho del porteador no limita su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador. (81)

Otro aspecto que las legislaciones anteriores no contemplaban es el tocante a incluir el aviso de retraso en la entrega de las mercancías. Así el artículo 19. nos menciona las causas y la toma de operar de los avisos de pérdida daño o retraso.

El consignatario deberá dar aviso por escrito al porteador a más tardar el primer día laborable siguiente al que fueron puestas las mercancías en su poder. De no ser así debemos entender o presumir que las mercancías se entregaron en buen estado, (presunción iuris-tantum).

En los casos en que la pérdida no sea aparente, el consignatario contará con 15 días consecutivos a la fecha en que tuvo en su poder las mercancías para dar un aviso por escrito.

En el momento de la entrega no se requiere aviso por escrito si hay examen o inspección conjuntos, para determinar un daño en las mercancías.

En caso de pérdidas o daños las partes se facilitarán y prestarán apoyo para realizar la inspección y comprobación del estado que guardan las mercancías .

En el Convenio de 1978, se señala la nulidad y la no efectividad de las estipulaciones acordadas por las partes y que se aparten directa o indirectamente de las disposiciones de las Reglas de Hamburgo, declarando nula y sin valor la cláusula de cesión del beneficio del seguro de las mercancías en favor del porteador o cualquier cláusula análoga.

Finalmente como lo acota el Dr. José E. Salgado en su obra comparativa de estos convenios, la diferencia más importante se encuentra en el artículo cuarto de este convenio (Hamburgo 1978) , que corresponde al quinto de los ordenamientos anteriores sobre los fundamentos de la responsabilidad, eliminando la enumeración casuística de los peligros o riesgos exceptuados y de la no responsabilidad por las culpas náuticas, sistema típicamente sajón, estableciendo el principio general de que la carga de la prueba de que no ha existido culpa por parte del porteador o sus agentes corresponde a éste, (sistema latino) por que es más fácil que el porteador pueda probar los hechos en virtud de que es él, quien tiene una mayor probabilidad de hacerlo al contar con representantes en la ruta de transportación. (82)

82.-Cfr: Ibidem No. 66, Pág. 116 y 117.

Sin olvidar que el límite de la responsabilidad del naviero será como lo hemos citado anteriormente hasta la llamada fortuna de mar o valor del buques, y cuya tendencia es contemplada también por nuestra Ley Nacional de Comercio Marítimo. (83).

Cabe señalar que las Reglas de la Haya de 1924 y su Protocolo de Modificación de 1968, son ordenamientos que expresan los aspectos de la práctica marítima internacional y que las Reglas de Hamburgo es ya una legislación con una técnica jurídica depurada, pero que como todo marco jurídico podrá y tendrá que evolucionar, para ajustarse a las necesidades de la dinámica evolución del hombre en todos los aspectos y en el caso presente en el comercio internacional marítimo.

En este orden de ideas y considerando que es conveniente citar algunos otros ejemplos de normas internacionales que permiten el desarrollo y fomento del comercio internacional y que están relacionadas con nuestro título estudiado, se pueden mencionar los INCOTERMS que son disposiciones de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) y que sirven para unificar criterios en el ámbito comercial, así por ejemplo los INCOTERMS sobre Términos de Ventas Internacionales y Obligaciones que implican para el Vendedor y Comprador, establecen que la terminología utilizada genere ciertas obligaciones para las partes en los casos específicos. "Ex-Works", por ejemplo significa (En punto de origen, fábrica almacén, plantación, etc.), "FREE ALONG SIDE SHIP-fas" (Libre al costado del buque indicando el puerto de embarque), en la que 83.- Op Cit No. 58 Pág. 517

una de las obligaciones del vendedor es ayudar al comprador, a costa y riesgo de este último, a conseguir el conocimiento de embarque y demás documentos necesarios para introducir la mercancía en el puerto de destino y proveer el conocimiento o documento limpio usual, atestiguando la entrega de la mercancía a bordo del buque designado, entre otras. El término "EX-SHIP" significa (Libre en el buque, puerto de destino convenido), en el cual también dentro de las obligaciones del vendedor se encuentra la de avisar al comprador, sin demora y a su costo, la fecha prevista de llegada del buque designado y proveerle en tiempo útil del conocimiento de embarque y documentos necesarios para que el comprador pueda tomar posesión de la mercancía.

El término "COST AND FREIGHT C y F", debe entenderse como (Costo y Flete, puerto de destino convenido), en el cual la obligación significativa para nosotros en relación con el presente estudio, es la de que el vendedor deberá procurar al comprador a su costa, un juego completo del conocimiento de embarque limpio y en forma negociable, así como la factura de la mercancía embarcada y la lista de empaque.

Otro término empleado en las compra-ventas marítimas es el de "COST INSURANCE AND FREIGHT C.I.F." que significa (Costos, Seguro y Flete, puerto de destino convenido), que implica la obligación para el vendedor en los mismos términos que la citada anteriormente .

El termino "EX QUAY" es (En muelle, indicando el puerto de destino). Esta nota permite apreciar la importancia de normas internacionales para el comercio marítimo y en particular para el conocimiento de embarque como título representativo de las mercancías y como documento negociable. (84)

Una clase más de cuerpos normativos a nivel internacional que toman una legislación común son los denominados Convenios Bilaterales sobre Transporte Marítimo. A manera de ejemplo citaremos el Convenio sobre Transporte Marítimo entre los Estados Unidos - Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, firmado en la Cd. de La Haya el 18 de octubre de 1984.

Dicho convenio tiene como objetivo primario alentar y fortalecer la cooperación en el campo del transporte marítimo, de acuerdo con los principios de igualdad y beneficio mutuo. (85)

Por otra parte la Cámara Internacional de Comercio, promovió una serie de reglas en relación con los créditos documentarios, así fue que se expidieron las Reglas y Usos Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios, llamados también "Reglas de Viena", que fueron revisadas en 1962, con el objeto de unificar criterios

- 84.- Cámara Internacional de Comercio C.C.I. INCOTERMS 1953 REGLAS INTERNACIONALES PARA LA INTERPRETACION DE LOS TERMINOS COMERCIALES.
- 85.- DECRETO DE PROMULGACION DEL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL REINO DE LOS PAISES BAJOS . FIRMADO EN LA CD. DE LA HAYA EL 18 DE OCTUBRE DE 1984. Diario Oficial de la Federación del 21 de agosto de 1986. Tomo CCCXCVII No. 38 Sria. de Relaciones Exteriores.

sobre estos créditos a los cuales detine como; el o los convenios, cualquiera que sea su denominación o designación, por medio del cual un banco (el banco emisor) obrando a solicitud y de acuerdo con las instrucciones de un cliente (el solicitante del crédito), se encarga de efectuar el pago a un tercero (el beneficiario) o bien se compromete a pagar, aceptar o negociar efectos de comercio girados por el beneficiario, o autorizar - que se efectuen pagos o que los giros sean pagados aceptados o negociados por otro banco, contra la entrega de los documentos estipulados y bajo las condiciones convenidas.

Aun cuando nos ocuparemos de este tipo de créditos en el último capítulo del presente estudio, es importante destacar que - en la parte final de la definición que nos dan las Reglas de Viena, la mecánica de estos créditos se encuentra íntimamente relacionada con nuestro documento analizado, ya que el artículo 13o. que se refiere a los documentos o instrucciones contra los cuales se efectuará el pago y que recomienda sean especificados. En el artículo 14, 15, 16 y sucesivos, tratan el conocimiento de embarque como el documento base para proceder al pago, haciendo la aclaración que los bancos rehusarán los conocimientos de embarque sucios o con cláusulas o anotaciones superpuestas que hagan constar el estado defectuoso de las mercancías o el embalaje, a menos que el crédito indique expresamente que dichas anotaciones sean aceptables.

Así mismo todo conocimiento para ser aceptado por el banco --

deberá ser un conocimiento embarcado o bien con la firma y fecha en que el transportista haga constar que ha recibido las mercancías para su embarque.

También se limita la recepción de los conocimientos, salvo que el crédito lo autorice expresamente en los siguientes casos:

- a) Los conocimientos emitidos por agentes de transportes.
- b) Los conocimientos emitidos y sujetos a las condiciones de un contrato de fletamento por entero o por compartimiento.
- c) Los que cubran embarques por veleros.

Sin embargo salvo instrucciones en contrario deberán aceptarse los conocimientos de las siguientes clases:

- a) Los conocimientos con las anotaciones "port" o "custody" para los embarques de algodón procedentes de los E.U.A.
- b) Los conocimientos denominados "Through Bill of Lading" emitidos por las compañías de navegación o sus agentes aún cuando cubran varios medios de transporte.

En este tipo de ordenamientos de carácter internacional se procura unificar los criterios aplicables a ciertas operaciones mercantiles y en consecuencia al conocimiento de embarque cuando éste participa en dichas operaciones, no obstante que en el caso de los créditos documentarios se pueden especificar otros --

tantos documentos que nos atreveríamos a calificar como complementarios como lo son: los resguardos de transporte, los certificados de peso y análisis, los documentos de seguros, recibos de almacén, etc. (86).

Finalmente para terminar este capítulo nos permitimos citar que recientemente, las Naciones Unidas han elaborado un Proyecto - de Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos. Y en dicho proyecto se presenta al conocimiento de embarque como un título representativo de mercancías y se admite o acepta el conocimiento recibido para embarque, consecuentemente al otorgarle este carácter legal, toda negociación gravamen o embargo sobre ellas, deberán comprender al título mismo para ser válidos (87).

86.- Ctr. Cámara Internacional de Comercio (CCI). REGLAS Y USOS UNIFORMES RELATIVOS A LOS CREDITOS DOCUMENTARIOS. (Reglas de Viena Revisión 1962). Traducción del Dr. Raúl Cervantes Ahumada.

87.- Cervantes Ahumada. Op Cit No. 23. Pág. 155 y 156

III.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN LA LEGISLACION ACTUAL.

III.1. DEFINICION O CONCEPTO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE PARA LA LEGISLACION MEXICANA.

III.2. FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

III.3. DOCUMENTOS SUSCEPTIBLES DE SER CONFUNDIDOS CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.
APARTADO ESPECIAL: EL CONOCIMIENTO RECIBIDO PARA EMBARQUE.

- a) LAS ORDENES DE ENTREGA
- b) LA BOLETA DE EMBARQUE
- c) EL RECIBO PROVISIONAL
- d) LA CARTA DE GARANTIA

III.4. CLASES DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE.
POR EL MOMENTO DE LA CARGA

- a) EL CONOCIMIENTO EMBARCADO Y ORDINARIO
- b) EL CONOCIMIENTO RECIBIDO PARA EMBARQUE

POR LA PERSONA TITULAR

- a) NOMINATIVO
- b) A LA ORDEN
- c) AL PORTADOR

POR SU MODO DE TRANSPORTE

- a) MIXTO
- b) DIRECTO

POR SU MOMENTO DE PAGO

- a) PAGADO
- b) POR COBRAR

POR SU FORMA

- a) FORMA LARGA
- b) FORMA CORTA

POR SUS ANOTACIONES

- a) LIMPIO
- b) SUCIO

III.- El conocimiento de embarque en la Legislación actual.

En nuestro derecho contemporáneo, las relaciones, actos y hechos derivados del comercio marítimo son reglamentados básicamente en la L.N.C.M. Por lo que el contrato de fletamento en sus diversas formas es contemplado en esta novísima ley y el documento que nos ocupa y que como hemos señalado con anterioridad tiene su razón de ser y de existir por la relación entre cargador y transportista marítimo, indudablemente ligada con el contrato de fletamento, es también tratado en dicha legislación, la cual a decir de autores tan renombrados como Cervantes Ahumada reglamenta de una forma moderna y ágil el conocimiento de embarque, a pesar de que este ordenamiento dedique solamente unos cuantos artículos a este documento.

De esta relación causa efecto, en la que el fletador que se puede definir como la persona que contrata con el naviero (fletante) la utilización del buque para el transporte o directamente al transporte de sus mercancías. Pero en este último caso y a semejanza del transporte terrestre, recibe el nombre de cargador. La intervención de un tercero que, por cuenta ajena, contrata el transporte con el flete como comisionista de transportes, es también aquí frecuente. Reciben el nombre de transitorios los que desempeñan esta comisión . (88)

Otra de las figuras que intervienen en esta relación comercial es la del destinatario de las mercancías, con la misma fisonomía que cualquier tipo de transporte terrestre o aéreo.

Hemos insistido en la relación indiscutible del contrato de fletamento y del conocimiento de embarque, en virtud de que nuestra ley trata al conocimiento dentro del capítulo II denominado "del fletamento" (L.N.C.M.).

Es por ello que también debemos señalar que el carácter consensual del contrato de fletamento no contradice el hecho de que tradicionalmente se haya requerido que sea por escrito. Primeramente en los libros de a bordo (Como en el Consulado del Mar) después en un documento sustantivo, (la carta partida). Que es la tradición que recoge nuestra legislación cuando impone la extensión del contrato por duplicado en un documento firmado por los contratantes al cual llama siguiendo la terminología de la antigua Ordenanza francesa, póliza de fletamento. Y sobre la cual Ripert nos dice que "La charte partie, deriva su nombre de la antigua práctica consistente, en que una vez extendido el acto escrito se cortaba en dos pedazos y se remitía un trozo a cada uno de los contratantes (carta partida), y el acercamiento de las dos partes restablecía el tenor del acto" (89).

De lo que debemos entender que al terminar de redactar el contrato de fletamento se expediría el escrito llamado póliza de fletamento o charte partie y que más tarde al momento de la recepción de las mercancías por el capitán, se extendería otro escrito denominado conocimiento.

Pero la póliza de fletamento no ha sido, ni es esencial para la existencia y validez del contrato, por lo que nuestra legislación prevé la falta de la misma y remite en este caso a los contratantes y lo que resulte del conocimiento.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo sigue la corriente de ideas citadas con anterioridad, tanto en lo que se refiere a que el contrato deberá constar por escrito y a la expedición del conocimiento que ampare las mercancías. En relación a la primera influencia consideramos que se apega al principio general de todos los contratos marítimos y en particular a que el contrato de fletamento solo puede ser probado por escrito. "Esta existencia de la prueba escrita, responde al deseo de evitar todo desacuerdo entre las partes sobre las condiciones en las cuales debe realizarse el transporte" .(90)

Es importante destacar que la evolución del transporte marítimo ha producido que la duplicidad de documentos que regulan el transporte marítimo, es decir la póliza de fletamento y el conocimiento se unitique y se sustituya casi en su totalidad la

90.- Ibidem No. 27 Pág. 208

póliza de fletamento por el conocimiento, mediante formularios tipos de los mismos con aceptación internacional.

Al respecto Ripert cita que "esta dualidad de títulos no subsistió en la práctica y en la actualidad se distingue en los transportes marítimos aquellos que se prueban por una charte-partie, de los que únicamente se prueban por un conocimiento.

(91)

Y efectivamente por las necesidades prácticas del mismo comercio marítimo se ha procurado evitar confusiones en la documentación, si cada documento tiene como objeto probar dos hechos diferentes. (Uno la conclusión del contrato y el otro la carga de las mercancías). "Por lo que la práctica internacional, inspirándose en los modelos ingleses, ha impuesto sus formularios especiales para cada género de mercancías, para cada zona de tráfico y para cada clase de buque". (92)

Para aclarar lo anteriormente expresado nos permitimos citar lo que sobre el particular expone el tratadista A. Malvagni, "en principio, las pólizas de fletamento son utilizadas en el transporte de mercancías a granel, como el trigo o el carbón, en la que todas las bodegas quedan a disposición del fletador. Es la forma corriente de explotación de los "tramps". En cambio el conocimiento es otorgado en el caso de transporte de

91.- Ibidem No. 27 Pág. 208

92.- Garrigues Joaquín. Op Cit No. 8, Pág. 665

cantidades determinadas "parciales", de dichas mercaderías que ocupan una o más bodegas o de cantidades de bultos, cajones, - bolsas, etc. o de unidades aisladas de automóviles, máquinas, etc. todo lo cual suele ser materia de transporte en los buques de líneas "liners" . (93)

De cualquier forma, en las legislaciones actuales el conocimiento de embarque es un documento con indiscutible importancia, tanto por sus funciones naturales como por las económicas que desempeña en el comercio marítimo mundial.

III.1.- Definición o concepto del conocimiento de embarque para la legislación mexicana.

Si bien es cierto que la pretensión esencial del presente trabajo, radica en situar a este título de crédito en nuestro marco jurídico, es necesario partir de tésis que de alguna manera influyen y se reflejan en nuestra legislación. De ahí que antes de otorgar el concepto del conocimiento de embarque de conformidad con la L.N.C.M. citaremos definiciones de otros autores y de ordenamientos que muestran una influencia real de la corriente jurídica que origina en cierta medida la concepción que sobre el título se desprende o puede deducirse de nuestra ley.

Al respecto, nos permitimos iniciar esta parte del estudio con la aclaración de separar la forma concreta y clara lo que es la póliza de fletamento y lo que propiamente es el conocimiento de embarque. Independientemente de que ambos están muy relacionados son dos documentos distintos, cuyas funciones y efectos en consecuencia son diferentes.

Por una parte la póliza de fletamento es el documento por el que se formaliza el contrato de fletamento de un barco por completo dejando de manifiesto las voluntades del fletante (naviero, propietario, armador) y el fletador. (94)

Es decir, como bien lo apunta el maestro Garrigues, la póliza de fletamento obedece a la necesidad de probar la conclusión del contrato de fletamento. "Es un acto pasado bajo instrumento privado que debe estar revestido, en consecuencia, por la firma de las dos partes, y redactado en doble original, pues si bien la regla del doble original es una regla civil, hay -- que aplicarla en materia comercial toda vez que el acto debe ser redactado por escrito" . (95)

En dicha póliza de fletamento las partes pueden establecer las cláusulas que consideren pertinentes y que conforme evolucionó la reglamentación sobre el contrato de transporte, se creó la costumbre de insertar en la póliza de fletamento, cláusulas que prevén todos los eventos que pueden alcanzar al buque y la solución para cada caso. Pudiendo en determinado momento añadirse cláusulas manuscritas. Ocurriendo muy a menudo que las partes, al agregar estas cláusulas, olviden suprimir las cláusulas impresas a las cuales derogan las manuscritas. "La jurisprudencia admite como regla de interpretación de voluntad que las cláusulas manuscritas tienen prioridad sobre las impresas. Las partes han atribuido sin duda más importancia a estas cláusulas que a la lectura de un impreso" . (96).

El profesor Omar Olvera de Luna nos hace la indicación que el derecho positivo sobre fletamento, tiene un marcado carácter -
95.- Ripert George. Op Cit No.27 Pág. 210
96.- Ibidem No. 27 Pág. 210

dispositivo y las partes en las pólizas, hacen frecuente uso de esa facultad mediante inclusión de condiciones y cláusulas en las mismas, reduciendo a la legislación escrita a un mero instrumento de interpretación. (97).

Nuestra ley establece que el contrato de fletamento deberá constar por escrito, es decir, con el documento que se expida al respecto que sería la póliza de fletamento, comprueba el derecho que tiene el fletador a usar el buque en las condiciones estipuladas en ella. Pero la entrega de la mercancía solamente se prueba con el conocimiento. En este sentido se reglamenta que el naviero o el capitán de la nave deberán expedir un conocimiento, probando con ésto la recepción del cargamento, como acto ejecutivo del contrato.

De lo que se deduce que el conocimiento es un reconocimiento provisto por el capitán, que da origen a su propio concepto, ya que el conocimiento viene de reconocer; el capitán reconoce que recibió mercancías a bordo, con la salvedad del conocimiento recibido para embarque, que en estricto sentido no se apega a esta idea.

Se ha dejado de manifiesto la posibilidad de que la póliza de fletamento pueda ser suplida por el mismo conocimiento, y en un principio aceptado por todas las doctrinas jurídicas y las

legislaciones mercantiles marítimas. Esencialmente por que el aceptar al conocimiento como contrato de fletamento que sustituye a la vez a la póliza de fletamento, obedece a que este documento ampara las mercancías embarcadas y por ende estas son --- embarcadas bajo ciertas condiciones, las cuales indudablemente serán las mismas que se hubieren pactado en la póliza . En el entendido que como ambos documentos producen efectos distintos, la póliza no puede suplir al conocimiento, en virtud de que se puede fletar un buque y no cargarlo, en consecuencia no se expedirá conocimiento alguno ya que no se entregó mercancía que esté amparada por este documento.

"El conocimiento suple la póliza, lo que quiere decir que las estipulaciones contenidas en aquél valen como contrato de fletamento con respecto a las mercaderías pertinentes. Pero en cambio la póliza no suple al conocimiento, por que ella no prueba entrega de mercancía alguna" . (98)

El conocimiento de embarque o póliza de carga para Atilio Malvagni es, "El documento que justifica con respecto a las mercaderías que constan en él : a) un contrato de fletamento para su transporte por agua; b) que han sido embarcadas.

Se otorga tanto en los casos de existir póliza de fletamento como cuando el buque ha sido puesto a carga general" . (99)

98.- Malvagni Atilio Op Cit No. 12 Pág. 103

99.- Ibidem No. 12 Pág. 103

Para Joaquín Garrigues el conocimiento de embarque es : "El documento en el que el capitán reconoce (de aquí el nombre de conocimiento), haber recibido a bordo determinadas cosas para su transporte, las cuales, una vez terminado éste, promete entregar al legítimo tenedor del título." (100)

En realidad cabe la indicación de que todos los conceptos de conocimiento siguen la corriente tradicional del derecho marítimo, que desde legislaciones tan antiguas como el Consulado del Mar, señalaban que "es el documento que expresa el recibo de las mercancías a bordo del navío, en el que se especifican las circunstancias esenciales de las mismas y que era una obligación del capitán y del escribano el firmar las obligaciones y conocimientos a favor de los mercaderes y de cualquier otro que cargare" (101).

Las mismas Ordenanzas de Bilbao lo define como "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 se expresare en el conocimiento o a su orden o a la del cargador, por el tlete concertado antes de cargarse".

Un concepto contemporáneo y que para nosotros representa la de-

100.- Garrigues Joaquín. Op Cit No. 8 , Pág. 667

101.- Targa Celebre D. Op Cit No. 20 Pág. 78 y 94.

finición del documento de estudio que nos ha incluido para tocar los aspectos marítimos del mismo, es la de nuestro respetado y - admirado profesor de derecho marítimo el Dr. José E. Salgado y Salgado.

"El conocimiento de embarque es un documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconocen haber recibido determinadas mercancías para su transporte por mar y restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado" . (102)

Nos hemos permitido citar estos conceptos para mostrar los elementos y tendencias que la doctrina tradicional ha manejado hasta la actualidad, ya que curiosamente y a pesar de que nuestra ley se apega a la misma, ésta no establece un concepto del conocimiento de embarque, el cual se puede deducir del artículo 168 de la L.N.C.M. y siguientes. Considerando también la aparición del conocimiento recibido para embarque y los sujetos que pueden expedirlo, por lo cual nos atrevemos a definir a este título de crédito como: [El conocimiento de embarque es el documento que expide el capitán, el naviero o sus agentes marítimos, que ampara el haber recibido determinadas mercancías para ser embarcadas o a bordo de un buque para su transporte por mar y que deberán entregar al legítimo tenedor del título].

102.- Salgado y Salgado José E. EL ARBITRAJE Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARITIMO. (Memoria del IV simposio de arbitraje mercantil internacional). México, Cámara Nacional de Comercio de la ciudad de México. Pág. 121.

III.2. Funciones del Conocimiento de Embarque.

De la doctrina del Derecho Marítimo y de su propio concepto, se pueden desprender las funciones del conocimiento de embarque, es por estas mismas, por las que se puede deducir la gran importancia que reviste este título dentro del comercio marítimo y - que dichas funciones no pueden ser netamente separadas pues sus diversos elementos aparecen entremezclados, por lo que su análisis implica un gran riesgo de parecer repetitivo al estudiar cada una de ellas.

a) El conocimiento como prueba del contrato de fletamento.

En cuanto al contrato de fletamento se ha expuesto ampliamente lo que el mismo significa, el objeto que pretende y la necesidad de probarlo por escrito.

En la práctica y sobre todo en el servicio de línea, la salida de los buques es anunciada anticipadamente, señalando la fecha de partida por la que el cargador lleva sus mercancías para que sean cargadas contratando el servicio en forma verbal o bien en caso de fletamento totales o por entero es usual que el servicio se formalice verbalmente cuando se trata de armadores o -- agentes marítimos con prestigio y responsabilidad. En ambos casos no existen pólizas de fletamento, ya que en el primero, el cargador recibe tan solo la boleta de embarque y una vez cargadas las mercancías se extiende el conocimiento .

Y en el caso siguiente el conocimiento se otorga una vez llenas las bodegas del barco.

Así el cargador al contar con la boleta u orden de embarque se presenta al costado del buque para que éste comience a ser cargado, extendiéndose a cambio por parte del representante del capitán, armador o agente marítimo los recibos provisorios de carga, los cuales son cambiados posteriormente por los conocimientos respectivos. En virtud de que la póliza de fletamento prueba el derecho del fletador de usar el barco en la época y condiciones pactadas y de que el fletante cargue según lo estipulado por las partes la mercancía prevista.

Por su parte, "el conocimiento es otorgado cuando el contrato ya ha empezado a cumplirse con el embarque de la carga. Por lo tanto no puede existir póliza de fletamento sin conocimiento de -- embarque cuando el contrato ya ha comenzado a ejecutarse, ya -- que ella no prueba la carga del buque, que es un hecho posterior. En cambio puede existir y existen corrientemente, no solo tratándose de buques a carga general, sino también de fletamentos por entero, conocimiento sin póliza de fletamento" . (103)

Partiendo del supuesto de que la carga aceptada a bordo que ampara el conocimiento y que incorpora la obligación de restituirla al finalizar el viaje, será transportada bajo ciertas condiciones

que son establecidas en el propio conocimiento , de alguna manera se debe entender que de no existir la voluntad de las partes para contratar, dichas mercancías no podrían ser transportadas. Todo esto no es sino una aplicación del principio fundamental de que un contrato sea cual fuere, se basa en el concierto de voluntades de los contratantes. Ripert nos indica que a falta de la charte-partie, el conocimiento constituye la prueba escrita del contrato. (104).

Y es lógico, en virtud de que es el documento con la magnitud suficiente para probar la forma y condiciones en que ambas partes quisieron obligarse.

En este sentido, Atilio Malvagni hace la acotación que la prueba no puede surgir sino del conocimiento de embarque, que en la práctica además de contener los datos destinados a individualizar la mercancía objeto del transporte, el puerto de carga y descarga, su destino y la designación del cargador y destinatario, lleva impresas una cantidad de cláusulas que indican las condiciones a que queda sujeto el transporte y que constituyen otras tantas estipulaciones contractuales, configurando propiamente un contrato de transporte, el cual está firmado por el capitán, naviero o su representante y por el cargador, es decir los que son partes según corresponde a todo contrato. (105).

104.- Cfr. Op Cit No. 27 Pág. 211

105.- Cfr. Op Cit No. 22 Pág. 128 y 129

Es necesario observar que el conocimiento único otorgado por todo un cargamento suple la póliza de fletamento en cuanto es documento probatorio de las estipulaciones convenidas entre las partes para regir el transporte. Pero no sustituye absolutamente a la póliza ya que no prueba, cómo esta última, que el fletamento ha sido total y que por consiguiente todo el tonelaje de arqueos y el porte del buque están a disposición del fletador y que nada se podrá cargar por el fletante, capitán o terceros sin su autorización como se especificaría en la póliza de fletamento en caso de ser en forma total.

Además, se debe señalar que, coexistiendo o no con una póliza de fletamento, puede otorgarse un solo conocimiento por todo el cargamento o varios conocimientos por fracciones del mismo dirigidos a diferentes destinatarios. En cualquiera de los casos, siempre existirá un solo contrato de transporte, pues el fletador es uno solo, que por comodidad de distribución de la carga se hace expedir varios conocimientos.

Con esta situación de sustituir la póliza con el conocimiento se presenta la problemática práctica consistente, en que documento, debe prevalecer en caso de alguna discordancia entre ambos en sus cláusulas. Esta situación se ha producido en múltiples casos dando lugar a una jurisprudencia abundante y contradictoria de los tribunales de los principales países marítimos. Si el conflicto surge entre el tenedor del conocimiento y el armador, no podrá el armador fletante oponerle cláusulas de la póliza de

fletamento por ser un tercero de buena fe, ya sea por ser el destinatario de las mercancías o un endosatario del documento.

Salvo que el armador establezca la obligación de cumplir una -- condición particular si añade al conocimiento la expresión o leyenda: según la póliza de fletamento. Como lo es en la práctica lo referente al flete, estadías modo de contarlas e indemniza - ciones previstas o alguna otra situación que no contemple el co nocimiento de embarque. A pesar de no existir un criterio uni - forme al respecto, consideramos que esta posición es la más ade - cuada y equitativa en las relaciones de los cargadores y trans - portistas, así como los terceros que pudieren llegar a existir.

"Solamente se aplicaría la cláusula de la póliza, cuando el pun - to no estuviera previsto ya en el conocimiento. Es lo que ocu - rre en la práctica con la forma de pago del flete , plazo de es tadías y sobrestadías, despach money y modo de descarga que se establecen en la póliza de fletamento pero no en el conocimien - to. Tratándose de derogar una cláusula del conocimiento por -- otra de la póliza, la referencia a esta última debería ser es pecífica y no de carácter general" . (106).

Asimismo el profesor Joaquín Garrigues, expresa la inclinación - existente en la actual legislación sobre la posible contradic - ción entre la póliza de fletamento y el conocimiento en apearse a este principio y a las reglas de interpretación contractual. (107.)

106.- Ibidem No .22 Pág. 134

107.- Op Cit No. 8 Pág. 668

Siendo en la actualidad una realidad palpable y constante el que el conocimiento se convierta en título único del contrato de -- transporte marítimo.

Como una última acotación, nos permitimos señalar lo que Ripert cita como otro factor que resuelve el conflicto entre ambos documentos: "En caso de conflictos entre dos cláusulas igualmente manuscritas o impresas, se puede dar preferencia al conocimiento - por que ha sido redactado con posterioridad a la charte o póliza de fletamento" . (108).

b) El conocimiento como recibo de la carga.

Como se expuso con anterioridad al tratar el tema sobre las etapas históricas del conocimiento, dicho documento tenía como función primaria la de servir como un simple recibo de las mercancías.

Por lo que si el conocimiento contiene la leyenda "según póliza de fletamento" , lógicamente debe prevalecer íntegramente todo el contenido de la póliza de fletamento sobre las cláusulas del conocimiento . En tal caso el conocimiento no participa en ninguna forma del carácter de contrato de fletamento y solamente cumple la función de recibo de la carga, sin embargo se debe tener en cuenta, que el papel que desempeña el conocimiento cuando media

una póliza de fletamento, es éste, el de ser un recibo y sobre esa base habrá que interpretar la intención de las partes, para determinar si ellas han querido modificar el contenido de la póliza con la aplicación específica de alguna cláusula del conocimiento que aquella no contiene, razón por la cual pudiera aparecer esta cláusula modificatoria de forma manuscrita en el conocimiento.

"Si la póliza contiene la cláusula que estipula que el capitán firmará los conocimientos, sin perjuicio de lo convenido en ella (as presented without prejudice to the charter party) ninguna estipulación de un conocimiento podrá prevalecer". (109)

Indudablemente esta función es en la práctica la que permite la identificación de las mercancías que se transportan y en consecuencia de sus características propias, como lo serían su naturaleza, volumen, peso y demás aspectos para su identificación, ya que actúa como prueba de que se recibió algo determinado por el naviero, el capitán o su representante.

En apoyo a lo expresado citaremos lo que dice sobre el particular el maestro Joaquín Garrigues.

"El conocimiento como título probatorio. Esta originaria función del conocimiento subsiste en el derecho moderno, donde el conocimiento sigue siendo primordialmente un recibo de la carga: es el único título en orden a la carga para fijar los derechos y obligaciones del naviero, del capitán o del fletador". (110)

109.- Barrera Grat J. Op Cit No. 21 Pág. 52

110.- Op Cit No. 7 Pág. 672.

"Cuando una mercancía se embarca a bordo de un buque, para su transportación, el capitán firma un documento que da fe del acto, al que se conoce como conocimiento de embarque, mismo que puede considerarse fundamentalmente como un recibo, pero además como prueba de la existencia de un contrato de transporte, toda vez que una mercancía no se embarcaría si previamente no existiera entre su dueño y el propietario del buque porteador un acuerdo al menos tácito, sobre las condiciones de transporte y obligaciones y derechos derivados de las mismas.

El conocimiento de embarque es un título transferible y negociable: cumple la función de título de propiedad en relación a las mercancías embarcadas" (111).

De la cita anterior se desprende la primera función del conocimiento ya expuesta y la segunda de la que nos hemos ocupado en este inciso y que sería la de un simple comprobante de las mercancías a bordo de un buque, o bien recibidas para su embarque por el armador o su agente marítimo, dejando entre ver la última de sus funciones, que es la de ser un instrumento representativo de la mercancía y que comentaremos en el siguiente inciso.

c) El conocimiento como título representativo de las mercancías.

Esta función del conocimiento reviste una gran importancia, esencialmente por que al representar las mercancías amparadas en él

generan un derecho real sobre las mismas y como título representativo puede actuar como título de crédito que se da frente al armador o agente marítimo de éste.

Bonnetcase advierte, en el conocimiento, una triple función: a) la de ser probatorio del contrato de fletamento respectivo, b) la de ser probatorio de la entrega de las mercancías al porteador y, c) la de ser un título representativo de la carga y todo ello dentro de la unidad jurídica del documento. (112)

En estricto rigor por ser el conocimiento un título representativo de las mercancías, éstas solo deberán ser entregadas al consignatario contra la entrega del título y así es en la generalidad de los casos, pero cuando el consignatario no posee el conocimiento, en la práctica los navieros entregan la mercancía si existe algún indicio o principio de prueba respecto de la calidad del consignatario y si se otorga fianza a satisfacción del transportador.

"El derecho marítimo ha hecho del conocimiento un título representativo de las mercancías. Mientras el derecho terrestre llegó solamente mucho más tarde a esta concepción, por ejemplo en los "warrants" de los almacenes generales, el derecho marítimo sostiene desde hace mucho tiempo que el conocimiento representa a las mercancías que son detentadas por el capitán.

112.- Ctr. Cervantes Ahumada. Op Cit No. 2, Pág. 611

El capitán las detenta no por cuenta del remitente que las envió sino por cuenta del poseedor del conocimiento que tiene el derecho de reclamárselas. De manera que basta transmitir el conocimiento para transmitir no solamente la propiedad, sino también la posesión de la mercancía, ya que el capitán solo es un simple detentor o según la expresión alemana el servidor de la posesión ajena" (113).

Esta función como documento representativo y como tal es un título de crédito, se maneja muy comúnmente en las compra-ventas marítimas y en respuesta a las necesidades reales del comercio, agiliza todas las operaciones que pueden hacerse con la mercadería independientemente de la llegada a destino de ésta y de su entrega a los adquirentes, desempeñando una función económica - importantísima al poner en circulación valores económicos que no tendrían este movimiento, que genera riqueza durante el tiempo que durara el embarque y transporte de las mercancías.

II.3. Documentos susceptibles de ser contundidos con el conocimiento de embarque.

A través de los temas anteriormente expuestos, se tocó en algún momento un conocimiento especial, por así decirlo, el cual consideramos pertinente analizar en este apartado de una forma más completa y relacionarlo a la vez con el conocimiento de embarque tradicional, es decir el que se apega estrictamente a la corriente general del antiguo derecho marítimo, no sin antes aclarar - que este título denominado "conocimiento recibido para embarque" es igualmente importante y cumple con las mismas funciones que - el conocimiento común.

Se ha indicado que inicialmente el conocimiento era la prueba de que las mercancías se habían embarcado en un buque con el objeto de ser transportadas en él. Y que por lo tanto apegándose a esta corriente tradicional del comercio marítimo, el capitán deberfa expedir los conocimientos dentro de las 24 horas siguientes al - embarque. Este principio común a todos los códigos tales como el francés y el nuestro, sufrieron una modificación en la concepción misma del título para expedirlo, como respuesta a las necesidades generadas por la constante evolución del comercio marítimo.

"Después de la primera Guerra Mundial había escases de barcos, -- principalmente en los Estados Unidos de Norteamérica y las mercancías destinadas a Europa se hacían en muelles y almacenes --

y tardaban semanas o meses en ser embarcadas.

Mientras tanto los comerciantes exportadores inmovilizaban su di
nero porque no podían negociar las mercancías.

Por ello comenzaron 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 su embarque posterior" (114).

Esencialmente esta evolución en las prácticas del comercio por -
mar ha ido modificando el riguroso principio al que nos hemos --
referido por aspectos reales en muchos puertos del mundo, el --
aborratamiento de las mercancías en ellos , en determinadas époc-
cas y circunstancias y la implantación de líneas regulares de na-
vegación han favorecido un procedimiento que consiste en que el-
cargador, en lugar de esperar la llegada de cada buque para embar-
car su mercancía en él, la remita anticipadamente a los depósi-
tos de la empresa de navegación, la que se compromete a embarcar-
la en el primero de sus buques que zarpe del puerto o en uno de-
los subsiguientes si por cualquier circunstancia, como podría -
ser la falta de espacio, no pudiera hacerlo en aquél. (115).

Ripert considera dos causas básicas que han influido en la crea-
ción y utilización constante del conocimiento recibido para embar
que .

114.- Cervantes Ahumada, Op Cit No.2 Pág. 610

115.- Ctr. Malvagni Atilio. Op Cit No.22, Pág. 162

"La práctica del recibo para embarque se ha desarrollado en la época moderna por dos razones. La primera es que en ciertos comercios, el remitente de mercancías quiere enviar el conocimiento antes de haber cargado. La segunda es que, cuando un buque se detiene poquísimo tiempo en un puerto de escala, el cargador lleva la mercancía de antemano y no puede hacer firmar el conocimiento por el capitán" . (116)

Desde nuestro punto de vista consideramos que ambas razones son las causas principales de la existencia y utilización del conocimiento recibido para embarque, este documento y la práctica ya mencionada es de gran importancia en las operaciones comerciales para agilizarlas. En los puertos de escala por ejemplo, al disponer de poco tiempo obliga a tener la carga dispuesta y preparada para embarcarla con rapidez . Sobre todo tratándose de los "tramps", que al contrario de los buques de línea tienen generalmente fechas de arribo y salidas inciertas.

En sus orígenes existieron graves inconvenientes y serias dudas desde el punto de vista jurídico de este conocimiento, pues violaba las disposiciones de los respectivos códigos que exigían que previamente la mercadería haya sido embarcada. Como por otra parte, los conocimientos respectivos son negociados inmediatamente por los cargadores para percibir el precio correspondiente, al comenzar a circular presentaban el grave inconvenien

te de que los compradores adquirían mercancías que aún se encontraban en tierra, con la posibilidad de que por alguna causa no se embarcaran. Ya en la actualidad cuando las reticencias de algunas legislaciones han cedido ante los nuevos cambios y las circunstancias prévalecientes en la práctica comercial, se ha reglamentado el conocimiento recibido para embarque tanto en códigos-nacionales como a nivel internacional.

Así tenemos que si bien es cierto en su primera etapa, la juris-prudencia comparada negó validez al conocimiento recibido para embarque, también bancos de Australia y Nueva Zelanda se negaron a aceptarlos, la práctica ha conducido a la universalización del título , siendo la ley "neozelandeza de 1922 la primera en reglamentarlo, siguiéndole la inglesa (The Carriage of Goods by Se Act de 1924), la Australiana de 1924, la Belga de 1928, la francesa - de 1926 y la de los Estados Unidos de Norteamérica de ese mismo - año.

A nivel internacional, La International Law Association aprueba en la Conferencia de la Haya en 1921, un reglamento de este título y en Bruselas, el 25 de agosto de 1924 se suscribe un convenio internacional en que se aprueban las Reglas de la Haya, el cual no fue firmado por México.

No obstante esto, nuestra Ley N.C.M. ha aceptado este tipo de conocimiento en su artículo 169, que establece. "Si las mercancías-

hubieren sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener además:

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

Ventajas e inconvenientes del conocimiento recibido para embarque:

Entre las ventajas más significativas que se dan para las partes en el contrato de transporte de mercancías, encontramos que el - transportador se ve favorecido con él, por que puede ir acumulando la carga que va a embarcar en sus buques y además puede percibir los fletes respectivos, sin necesidad de esperar el embarque en la mercancía. Por su parte el cargador puede negociar inmediatamente los conocimientos que amparan sus mercancías también sin esperar a que estas se encuentren a bordo del buque, pudiendo en consecuencia entregarlos al banco intermediario en los casos de que se haya establecido una carta de crédito. El destinatario de las mercancías, al cargar con el costo financiero del pago anticipado, puede acordar con el cargador condiciones económicas que repercutan en el precio de la mercancía.

Otra ventaja sería el que el conocimiento llegara a tiempo, es-

decir antes que la mercancía, ya que con el conocimiento tradicional se puede dar el caso de que éste se retrase y si la carga llega pronto, el destinatario no podría retirarla y se ve -- obligado a pagar, mientras tanto, gastos de almacenaje, seguro-suplementario. etc.

Frente a estas ventajas el mayor inconveniente para el destinatario es que él ignora si realmente ha sido embarcada la mercancía, la fecha en que esta se embarcó, el buque en que se embarcó y su fecha de llegada. (117)

Razón por la cual se ha tenido que regular este título en forma más específica procurando evitar cualquier inconveniente para las partes, por ejemplo haciendo señalamientos en el documento sobre esta condición y el plazo para embarcar las mercancías.

Finalmente debemos señalar que el valor jurídico del documento es inegable, existiendo una corriente doctrinal uniforme en el sentido de que el conocimiento recibido para embarque cumple -- con las tres funciones propias del conocimiento "embarcado o -- clásico" , es decir constituye una prueba del contrato de transporte , es un documento representativo de las mercancías y es -- también una prueba de que fue recibida por el transportador, - aclarando que en este sentido existe una diferencia con el conocimiento embarcado que prueba que las mercancías fueron cargadas

en un buque específico y con el conocimiento recibido para -- embarque se hace constar que fue entregada al transportista , pero en ambos casos la finalidad es que las mercancías recibidas sean transportadas.

Es conveniente hacer la acotación de que el conocimiento recibido para embarque podrá ser canjeado a pedido del cargador -- por un conocimiento embarcado, o bien que el transportador, capitán o agente podrán anotar, en el puerto de embarque , en el conocimiento para embarque que se entrega, el nombre del buque en que se embarcó la mercancía, indicando la fecha o fechas de embarque. Este conocimiento con estos datos pasa a ser entonces un conocimiento embarcado, es decir justifica el recibo de la mercancía a bordo con el mismo carácter que el conocimiento clásico y usual. (118)

Como se ha mencionado, la práctica marítima para cargar las -- mercancías a bordo de un buque requiere de un cierto proceso , siendo muy común que se contundan por desconocimiento, ciertos documentos ligados o relacionados con el conocimiento de embarque y el contrato de transporte marítimo. Dentro de estos documentos encontramos los siguientes:

a) Las órdenes de entrega.

Cuando se embarcan grandes cantidades de una mercancía, que por naturaleza puede ser vendida a varios compradores mientras está en viaje. Si se ha expedido por ella un solo conocimiento de -- embarque se complicarían indudablemente las operaciones comerciales sobre la misma, salvo que se retarde hasta el momento de la descarga su entrega a cada comprador al costado del buque -- por el tenedor legítimo del conocimiento que es la única persona que puede retirarlas, consecuentemente ésto paralizaría las subsecuentes operaciones de compra-venta.

Por otra parte se presenta la problemática de no poder extender conocimientos de embarque por cantidades parciales de las mercancías embarcadas, ya que al momento de embarcarlas el vendedor desconoce las cantidades específicas que adquirirán los --- compradores.

Es por ésto que la práctica ha creado un documento conocido en el comercio marítimo con el nombre que recibió en Inglaterra , su país de origen "the delivery orders" , mediante el cual el tenedor del conocimiento puede vender traccionada a diversos -- compradores, la mercancía que ampara el conocimiento mediante la entrega de aquel documento a cada comprador, el que lo utiliza para revenderla o para obtener su entrega de quien tenga posesión material o para darlo en prenda de una operación de crédito.

Cabe hacer la aclaración que há delivery order puede ser otorga

da también por quien no es el tenedor material del conocimiento si éste ha sido entregado al agente del buque o al consignatario de la carga, que en ciertos puertos europeos se encargan de entregar la mercadería a los destinatarios. En este caso, uno u otro retienen el documento en nombre del verdadero tenedor que es quien puede disponer de la mercancía y en consecuencia emitir las Órdenes de entrega. (119)

Regularmente este documento suele contener la especificación de la mercancía, el nombre del buque, la fecha del conocimiento respectivo y en ocasiones su número, especificando también las marcas y número de la mercancía, siendo imprescindible que esté firmado por el emisor.

Las órdenes de entrega son documentos concretos y concisos, empleados para transferir o constituir garantías sobre una parte de la carga que ampara un conocimiento de embarque, que es un título de crédito indivisible y no susceptible a ser traccionado.

Para Joaquín Garrigues "las órdenes de entrega son títulos fraccionarios del conocimiento, que dan derecho a obtener una parte de las mercancías a que éste se refiere. Su empleo es útil cuando el cargamento se vende a diferentes compradores antes de llegar a su destino. En tal caso el vendedor no podrá remitir el -

conocimiento a ninguno de ellos; pero podrá dirigir al capitán o al consignatario órdenes de entrega parcial es del cargamento a favor de cada uno de los compradores. La venta CIF contra documentos es la que ha dado lugar a la difusión de estos documentos" . (120)

La doctrina ha diferenciado el "delivery order propio" y el llamado "impropio" . El primero contiene la firma del poseedor material de la mercancía y el capitán tiene conocimiento de su expedición. El segundo, no tiene ninguna garantía como lo será el hecho de que el poseedor material o simbólico de la mercancía - exija al emisor del documento que entregue o muestre el conocimiento de embarque al que se retiere. Limitándose el vendedor o tenedor del conocimiento a entregar al comprador el documento , pudiendo otorgar órdenes de entrega por cantidades superiores a las amparadas en el conocimiento o bien hacer circular éste, la expedición del delivery order impropio no es notificada al capitán del buque.

Las funciones del delivery order son principalmente para realizar las compra-ventas marítimas internacionales como la CIF , actuando también como simples indicativos de una entrega y que por lo mismo no dan acción alguna a su tenedor contra el transportista. Tanto la doctrina como la jurisprudencia de los países en que se acostumbra utilizar las órdenes de entrega, no han aceptado que éstas sustituyan al conocimiento de embarque.

120.- Op Cit No. 8 Pág. 675.

Finalmente se debe citar que tanto las Reglas Unitormes para los Acreditivos Comerciales de 1930, aprobadas por la Cámara de Comercio Internacional no admiten en las ventas internacionales con intervención de bancos, la sustitución del conocimiento por un delivery order, por su parte las reglas de Varsovia de 1928, en su regla 7, también no acepta implícita ni tácitamente tal sustitución, por lo que se debe entender que la orden de entrega o delivery order no es una clase de conocimiento de embarque o un documento sustitutivo del mismo. (121)

b) Boleta de embarque.

Cuando se pretende cargar las mercancías a bordo de un buque se contrata con el transportista para que estas sean transportadas por vía marítima. Esta boleta de embarque le permitirá al cargador presentarse con sus mercancías al costado del buque para que puedan en su caso proceder a su carga. (122)

La boleta la extiende el agente marítimo o el armador dirigida al capitán, basándose en datos informativos para la individualización de la carga que proporcione el cargador, como lo son: naturaleza, cantidad, peso, volumen, marcas, calidad, etc.

Posteriormente el capitán auxiliado por el primer oficial, considerando o basándose en esta boleta autoriza la carga o asigna el día y hora para depositar las mercancías al costado de la nave para cargarlas a bordo.

121.- Ctr. Malvagni Atilio. Op Cit No. 22 Pág. 722

122.- Ctr. Ibidem No. 22 Pág. 130

Por lo que indudablemente este documento no puede equipararse con el conocimiento de embarque, pues su finalidad es netamente operativa y no tiene la calidad de documento representativo de las mercancías, ni las condiciones pactadas para el transporte de las mismas.

c) El recibo provisional.

Dentro de esta práctica marítima encontramos que posteriormente a que el capitán o quien lo represente recibe la boleta de embarque, entrega a cambio de la carga un recibo provisional, "mate-receipt" (Recibo del oficial de carga) o recibo provisorio como lo denomina A. Malvagni.

Este documento aparte de individualizar la mercancía, en lo que se refiere a naturaleza, volumen, cantidad, etc. tiene como razón de ser, el de amparar las mercancías en el lapso de tiempo en el que el conocimiento de embarque se expida por dichas mercancías. Al tener esta finalidad el recibo provisional no es negociable y se entregará o canjeará por el conocimiento de embarque dentro de las 24 horas siguientes a la entrega del recibo según lo señalan algunas legislaciones y los usos marítimos. Y solamente se entrega el conocimiento de embarque a la persona que esté señalada en el recibo provisional.

Es importante destacar que tanto la orden de entrega, la boleta-

de embarque y el recibo provisional no son contemplados por nuestra legislación, pero aplicando las costumbres marítimas se pueden solicitar en caso de no expedirse y hacer en ellos las anotaciones necesarias en cuanto a la carga que ampara el conocimiento de embarque, que consecuentemente no tendrá estas anotaciones y será un conocimiento denominado como limpio.

d) La carta de garantía.

Si bien es cierto que con este documento se complementa algún caso determinado que el conocimiento de embarque no contempla, la carta garantía nunca sustituye a éste, del cual depende siempre como un documento aclaratorio que permita mantener el conocimiento de embarque limpio de anotaciones o reservas.

Por este documento el cargador se hará responsable del pago de cualquier cantidad que el armador transportista tenga que pagar al destinatario a causa de un hecho determinado, que ha causado algún daño a la carga y que no es considerado en el texto del conocimiento.

No existe una corriente uniforme sobre la legalidad o validez de la carta garantía, pero en algunas legislaciones se reglamentan estos documentos, siendo obligatorios únicamente para el cargador que lo extiende y al armador o transportista que lo acepta pero no son oponibles a los terceros o consignatarios.

En nuestro país no existe disposición alguna o jurisprudencia - al respecto, más el uso y la práctica comercial le han dado un grado de aceptación por la necesidad real de ellos.

III.4. Clases de conocimientos de embarque.

En relación con este tema, y una vez que analizamos las obras de varios tratadistas de derecho marítimo, nos es grato externar - que la base para el desarrollo del mismo nos la dió el trabajo - del Dr. José E. Salgado y S. que amén de ser uno de los estudiosos más destacados en nuestro país sobre el tema, es el primero en clasificar a este título de una forma tan completa. (123):

Por el momento de la carga:

a) El conocimiento embarcado y ordinario.

Es el conocimiento que se apega a la doctrina tradicional, como lo hemos expuesto en temas anteriores. Es decir el que se expide cuando las mercancías efectivamente han sido cargadas a bordo -- del buque.

b) Conocimiento recibido para embarque.

Por la importancia de este tipo de conocimiento, dedicamos a él un apartado especial, razón por la cual tan solo citaremos aspectos relevantes para su clasificación. A diferencia del conocimiento tradicional, es aquél que se extiende cuando las mercancías se entregan al transportista o sus representantes antes de-

la llegada o disponibilidad de un buque para ser cargadas y -- transportadas, con la finalidad de lograr una rápida negocia -- ción del documento y créditos documentarios bancarios, cumplien -- do una función económica muy importante y que el profesor Joa -- quín Garrigues define como "Los llamados conocimientos para -- embarque, acreditan la recepción de las mercaderías en los loca -- les de la empresa naviera para ser conservados allí hasta el mo -- mento de embarque. Su necesidad en el derecho moderno se explica por el gran acumulo de mercancías en las líneas regulares de transporte y a la brevedad de la escala de los buques". (124)

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos reconoce este ti -- po de conocimiento de embarque en su artículo 169, dándole por -- consiguiente el valor jurídico necesario para nuestro derecho -- independientemente de que el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimien -- to de Embarque del 25 de agosto de 1924, lo reglamenta, así co -- mo otras legislaciones de países marítimos.

En nuestro país este tipo de conocimiento no es muy usual en -- las exportaciones, en virtud de que en nuestros puertos los al -- macenes, patios, cobertizas y bodegas, son administrados por el Estado, a través de la S.H.C.P. y éstos son otorgados en conse -- ciones a empresas de servicios portuarios, por lo que el arma -- dor no puede responder por las mercancías que están bajo la cus -- todia de un tercero.

Por la persona titular:

a) Nominativos.

Es aquel conocimiento que contiene el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, que son por este hecho las personas capacitadas para exigir del transportista la entrega de las mercancías en el puerto de destino. Al respecto Atilio Malvagni nos dice que el "conocimiento nominativo es el que lleva el nombre del consignatario de la mercadería sin indicar la forma en que puede transferirlo a terceros." (125)

Por otra parte se debe señalar que este título no es transferido por la simple entrega, ya que requiere del endoso y la notificación del obligado de la cesión del documento. (126)

b) A la orden.

Son aquellos en que se hace constar el nombre del consignatario o del cargador, anteponiendo la expresión, "a la orden" y cuya transmisión se hace por endoso, que puede ser ilimitado, siendo éste el más utilizado por permitir una mejor negociabilidad del título. (127)

"El conocimiento a la orden, corrientemente usado permite que -

125.- Malvagni Atilio Op Cit No. 12 Pág. 104

126.- Cervantes Ahumada Op Cit No. 22 Pág. 30 y 31

127.- Ctr. Ibidem No. 22 Pág. 30 y 31

la persona a cuya orden se ha extendido transfiera el documento a terceros con un simple endoso, facilitando las operaciones de crédito que con él se realizan. La persona en favor de la cual se hace el endoso, adquiere todos los derechos y acciones del endosante sobre la carga respectiva, y se convierte en general- en propietario de éste. Por consiguiente, tiene derecho a re- clamar al capitán su entrega" . (128)

c) Al portador.

Es el conocimiento de embarque que no contiene en su texto, ni el nombre del consignatario, ni a la orden del cargador a perso- na alguna, por lo que su tenedor se legitima con la simple pose- sión del título.

En la práctica este tipo de conocimiento no es muy utilizado - porque a pesar de facilitar la circulación del mismo, conlleva un alto riesgo si este llegara a extraviarse, pues como hemos- indicado cualquier persona que lo tenga en su poder puede dis- poner de las mercancías que el documento ampare.

"El conocimiento al portador no indica nombre del destinatario de la mercadería y se transfiere con la simple entrega del do- cumento. Crea peligros para el caso de extravío o robo" . (129)

Por su modo de transporte:

128.- Malvagni Atilio, Op Cit No. 12 Pág. 106

129.- Ibidem No. 12 Pág. 106.

a) Mixto.

Es el conocimiento que ampara o representa ciertas mercancías - abarcando diferentes medios de transporte aparte del marítimo en el transporte de las mismas. Y que por consecuencia podrá ser utilizado para los créditos documentarios y como documento de prueba de la existencia del contrato de transporte.

Nuestra L.N.C.M. en sus artículos 181 y 182, regula el transporte combinado y se refiere a este tipo de conocimiento. Por otra parte es preciso aclarar que este tipo de transporte combinado y el conocimiento mixto son distintos al denominado transporte multimodal, en el cual pueden requerir para transportar las mercancías varios modos de transporte, dentro de los que no se encuentre el marítimo.

b) Directo.

Es el que comprende el transporte marítimo en su totalidad, es decir desde el puerto de carga o de origen, incluyendo los transbordo necesarios, hasta el puerto de destino.

"Cuando dos o más tramos importen trayectos por agua realizados por distintas compañías de navegación, el documento que expida la primera, que recibe directamente la mercadería del cargador - se llama conocimiento directo" . (130).

El sistema de conocimiento directo es muy utilizado en aquellos casos en que se necesite enviar cierta carga a un lugar que no cuenta con servicio de línea directa y no se haga un fletamento por entero de un buque. Por lo que se tendrá que cargar en un puerto señalando el punto final de la travesía y según las rutas que puedan conducir a dicho punto y se realizarán los transbordos necesarios hasta que con el conocimiento directo se solicite y sea entregada la carga.

Este conocimiento directo documenta un solo contrato de transporte, independientemente de que el servicio lo presten diversas compañías de navegación. En consecuencia, las estipulaciones de este contrato rijen todo su desarrollo, desde el embarque en el puerto de carga hasta la descarga en el puerto de entrega, cualesquiera sean las estipulaciones que el primer transportador haya convenido con los transportadores subsiguientes.

El profesor Omar Olvera de Luna define a ambos tipos de conocimientos considerando su modo de transporte de la siguiente manera: "Los conocimientos pueden ser directos o mixtos; los primeros corresponden a transporte entre puertos directos de carga y descarga; los segundos a transporte entre puertos en los que es necesario hacer algún transbordo intermedio" . (131).

Consideramos que esta definición no corresponde a los tipos de conocimientos según hemos expuesto en este inciso, es más tal --

taría aclarar que son definiciones invertidas, los directos se refieren a los transbordos y los mixtos a el empleo de varios modos de transporte.

La Ley al referirse a transporte combinado establece que el último porteador estará obligado a entregar la carga conforme al conocimiento de embarque, expedido por el primer porteador. Y agrega el artículo 182, que la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y termina cuando la entrega. Este mismo artículo señala que el porteador hará constar en el conocimiento de embarque los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga. Estas anotaciones se harán, no precisamente en el conocimiento original sino en la copia correspondiente.

"Aunque la ley no lo indica, debemos entender que el primer porteador, en el transporte combinado, actúa como comisionista de los porteadores subsecuentes y quedará obligado a que estos últimos porteadores acepten el contrato y le den debido cumplimiento" (132).

Por su momento de pago:

a) Pagados.

Como nos hemos referido con anterioridad al pago del flete y considerando que la tendencia en la práctica marítima es la de pagar desde que las mercancías son embarcadas, el conocimiento que contiene las condiciones del contrato podrá ser pagado en este momento.

b) Por cobrar.

En el caso de las compra-ventas marítimas, tenemos el caso de la venta FOB de la expresión inglesa (free on board), en la cual el vendedor entrega la mercancía a bordo y el adquirente toma posesión de ella antes del embarque. En la venta FOB, el adquirente tiene derecho a fijar él mismo el navío que transportará la mercancía. (133).

De lo que se deduce que es el comprador quien paga el flete en el destino de la carga.

Por su forma:

a) forma larga.

Es el formato de conocimiento de embarque el cual contiene todas las cláusulas impresas que la empresa naviera utiliza en sus conocimientos de embarque.

b) forma corta.

133.- Ripert Georges, Op Cit No. 27, Pág. 249.

Son aquellos formatos de conocimiento que suprimen las condiciones y cláusulas generales que regularmente utiliza la línea naviera, pero estableciendo en los mismos que las mercancías que ampara dicho documento se sujetan a lo establecido en los formatos completos o que contienen todas las condiciones y cláusulas.

Por sus anotaciones.

La importancia de esta clasificación que señala el Dr. Salgado, es indiscutible, debido principalmente a que un conocimiento de embarque limpio, permite a su tenedor realizar operaciones crediticias sin problema alguno, independientemente de que es necesario contar con conocimientos sin anotaciones para algunas de ellas en forma concreta.

a) Limpios.

Son aquellos conocimientos que no tienen anotaciones extraordinarias en su texto, es decir que no sean las que la propia Ley requiere de conformidad con el artículo 168 y 169, L.N.C.M.

Con un conocimiento limpio se puede obtener un crédito documental en instituciones bancarias que de otra forma no sería factible, o bien para efectuar cualquier compra-venta marítima internacional.

b) Sucios.

Reciben este nombre los conocimientos que contienen alguna anotación o reserva en cuanto a rubros tales como : faltantes, sobrantes, derramas, roturas, deterioro, daños, envalaje deficiente, falta de marcas o indicaciones, o cualquier otra anotación que se refiera a la carga que el documento ampara y que lógicamente repercutirá en la negociabilidad del título y en la responsabilidad del transportista.

IV.- -EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TITULO DE CREDITO EN LA LEGISLACION NACIONAL.

IV.1. CARACTERISTICAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TITULO DE CREDITO Y SU APLICACION EN EL AMBITO - PRACTICO.

a) INCORPORACION

b) LEGITIMACION

c) LITERALIDAD

d) AUTONOMIA

e) REPRESENTATIVIDAD

IV.2. EL CLAUSULADO TIPO Y ANALISIS DEL MISMO

IV.3. PRACTICA Y ENCUESTA, SOBRE LA OPERATIVIDAD DEL CO NOCIAMIENTO DE EMBARQUE EN LA ADUANA MARITIMA DEL- PUERTO DE VERACRUZ. LOS CAMBIOS QUE PROPONEMOS PA RA LOGRAR UNA MAYOR OPERATIVIDAD DEL TITULO DE - CREDITO ESTUDIADO.

IV.- El Conocimiento de Embarque como Título de Crédito en la - Legislación Nacional.

Al iniciar la exposición del último capítulo de nuestro trabajo cabe hacer el señalamiento que en la historia moderna de la vida jurídico comercial, uno de los fenómenos de mayor importancia es el nacimiento y desarrollo de esa gran categoría de cosas mercantiles que son los títulos de crédito.

La evolución mercantil ha logrado básicamente convertir la riqueza material en un fenómeno ideal, es decir en conceptos jurídicos incorporados en títulos de crédito.

Esta acepción de cosa, significa que sobre ella recaen, o pueden recaer relaciones jurídicas; que es objeto de relaciones jurídicas, siendo una cosa mercantil aquella que siempre estará regida por el derecho mercantil, por que las relaciones en que participa tendrán el carácter de comerciales. (134)

Es importante considerar en todo momento el concepto de crédito pues como bien dice el gran maestro italiano Tullio Ascarelli, la práctica comercial ha sentido la necesidad de una rápida y segura circulación de los créditos, que ponga al tercero en la condición de poder contar de manera segura con el crédito que se le ha cedido.

134.- Mantilla Molina Roberto L. LOS TITULOS DE CREDITO, Editorial Porrúa, S.A. 4a. Edición, México 1977, Pág. 37

Apuntando también que es permitida la circulación de los créditos y con ello la de la riqueza misma.

Por lo que los títulos de crédito representan la mejor aportación del derecho mercantil a la civilización moderna. (135)

Dentro de este marco de ideas y sin profundizar en la discutida terminología de títulos de crédito que en nuestra doctrina han criticado entre otros, los profesores Tena y Joaquín Rodríguez por considerarla inexacta, en cuanto a la expresión del contenido o naturaleza de tales documentos. Y proponen substituir dicha denominación por la de "Títulos valores", adoptada por nuestra Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos, que a ciencia cierta tampoco se podría decir que sea la más exacta, sobre todo tratándose de un título tan especial como el conocimiento de embarque.

"El antecedente remoto del concepto sobre título de crédito está en Savigny, quien aportó la idea del derecho incorporado en el documento y en Brunner y Jacobi, que agregaron respectivamente los elementos de literalidad y legitimación.

El antecedente inmediato está en César Vivante, quien afirma :
El título de crédito es un documento necesario para ejercitar-

135.- Azcarelli Tullio. DERECHO MERCANTIL, traducción del Lic. Felipe de Jesús Tena, Editorial Porrúa, S.A. 3a. Edición México 1970 Pág. 451 y 452.

el derecho literal y autónomo expresado en el mismo" (136).

Hemos considerado que para efectos de nuestro trabajo los términos título de crédito y títulos valores son equiparables, claro está sin olvidar los aspectos doctrinales que los definen, tales es el caso de los tratadistas españoles como Uría , Vicente y Gella y mexicanos como Cervantes Ahumada, Astudillo Ursúa o Mantilla Molina por un parte, o Joaquín Garrigues, Tena y Rodríguez por la otra.

Para los opositores a esta denominación por considerarla poco comprensiva como lo dice Garrigues, por que "por un lado al referirse a los títulos de crédito, no se alude otro aspecto distinto del crédito, cual es la denominación jurídica de la cosa misma, propia de los títulos llamados de tradición; mientras por otro lado, existen títulos como las acciones, que no atribuyen un solo derecho de crédito a su titular, sino más bien un conjunto de derechos subjetivos de índole varia, que componen una cualidad o posición jurídica compleja. Por lo que se prefiere, por esta razón, el nombre de títulos valores para designar jurídicamente ciertos documentos cuyo valor, estando representado por el derecho al cual se refiere el documento, es inseparable del título mismo" . (137).

- 136.- Astudillo Ursúa Pedro. LOS TITULOS DE CREDITO (Parte General). Editorial Porrúa, S.A. 5a. Edición México 1983 Pág.10
- 137.- Garrigues Joaquín. CURSO DE DERECHO MERCANTIL. Tomo I, Editorial Porrúa, S.A. 5a. Edición México 1977 Pág.719

El tecnicismo "títulos de crédito" originado en la doctrina italiana, es criticado principalmente por autores influenciados por la corriente doctrinal gérmanica, que es válida en cierta medida desde nuestro muy particular punto de vista, en el sentido que no toca los aspectos relativos a los títulos representativos de mercancías o de tradición como lo denominan algunos autores. Pero por otra parte, como expresamos anteriormente la denominación de títulos valores es inexacta en cuanto a su significación meramente gramatical, por que existen títulos que indudablemente tienen o representan un valor y no están comprendidos dentro de la categoría de los títulos de crédito, así como hay muchos títulos de crédito que en realidad no pueden decirse que incorporen un valor. (138)

Por lo que como cita el maestro Salandra y el profesor Cervantes Ahumada, la calificación de títulos de crédito a falta de otra más exacta en nuestro lenguaje jurídico puede ser acogido.

La ley G.T.O.C. en su artículo 10. establece que son cosas mercantiles, los títulos de crédito y en su propio artículo 50. los define como, "los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna".

Como se puede observar nuestra ley como otras tantas legislaciones, sigue la definición que nos da de los mismos César Vivante pero omite la palabra "autónomo", cuyos alcances son contemplados a través de la propia ley.

138.- Cervantes Ahumada. op Cit No. 23 Pág. 8 y 9

Se ha mencionado que los títulos de crédito tienen una función jurídica y otra económica y que ambas son inseparables, creemos que éste es uno de los postulados de la teoría jurídica de los títulos de crédito.

La función económica consiste en el conjunto de operaciones que suministran riqueza presente a cambio de un reembolso tuturo y la función jurídica es la de ser considerados como actos de comercio, como cosas mercantiles y como documentos. (139)

Asimismo, nos permitimos aclarar que hay documentos que sin ser títulos valores o títulos de crédito en sentido técnico se refieren a un derecho, el valor está en el derecho y no en el documento. Todo documento referente a algún derecho se encuentra por este solo hecho, en cierta relación de dependencia con el derecho documentario. Más esta relación es diversa según se trate de títulos probatorios, títulos dispositivos o de títulos de crédito. (140)

Como documento probatorio debemos entender aquél que sirve para acreditar la existencia de un derecho, facilitando su prueba, la cual puede presentarse por medios distintos. La existencia del título no es presupuesto para la existencia y el ejercicio del derecho..

139.- Ctr. Pina Vara Ratael de , ELEMENTOS DE DERECHO MERCANTIL MEXICANO. Editorial Porrúa , S.A. 2a. Edición México 1958 Párr. 294 y 295

140.- Ctr. Garrigues Joaquín . Op Cit No. 137 Pág. 719 y 720

Al respecto Garrigues nos dice que los títulos valores no son solo documentos de prueba. Son títulos inherentes al ejercicio del derecho y nos hace la acotación de que la diferencia se ve claramente en el contrato de transporte marítimo. Donde la póliza de fletamento menciona los derechos del fletante y los del fletador. Pero estos derechos puedan hacerse valer por otros medios de prueba. El conocimiento de embarque es el título indispensable para exigir la entrega de las mercancías. (141)

En este mismo sentido nos indica que en los títulos dispositivos o constitutivos la creación del derecho va ligada a la creación del documento, de tal modo que no puede nacer el primero sin el segundo.

Por su parte Atilio Malvagni afirma que "el conocimiento, por no tener un carácter meramente probatorio, sino por llevar en sí incorporados unos derechos, pertenece a la categoría de documentos constitutivos, es decir documentos que constituyen el derecho del cual es titular su tenedor y aclara que los derechos incorporados al documento, como es el de exigir la entrega de la mercancía, se llaman derechos cartulares y los que emanan del contrato, como es el pago del flete, se denominan derechos extracartulares" . (142)

Nuevamente retomando algunas de las consideraciones del profesor Garrigues se puede decir, que en los títulos valores (o títu

141.- Cfr. Ibidem No. 137 Pág. 720

142.- Cfr. Op Cit No. 22 Pag. 725

los de crédito) el nacimiento del derecho puede o no ir ligado a la creación del título (hay títulos-valores dispositivos - letras de cambio - y no dispositivos - acción de una sociedad -). Pero el ejercicio del derecho va indisolublemente unido a la posesión del título. Esto es consecuencia de que en los títulos-valores el derecho y el título están ligados en una conexión especial, distinta de la propia de los demás documentos relativos a un derecho. En ellos la comunidad de destino entre el título (cosa corporal) y el derecho (cosa incorporal) es absoluta, como es distinto al sentido de la relación de dependencia entre ambos elementos. En títulos ordinarios el documento es accesorio del derecho : quien tiene el derecho, tiene también derecho de obtener el título. En los títulos valores o de crédito, el derecho es accesorio al título, quien tiene el título es titular del derecho, y no hay derecho sin título. La dependencia es aquí del derecho respecto al documento. Y como el documento es una cosa mueble, el derecho queda sometido al tratamiento jurídico de las cosas muebles. Con ello se amplía el ámbito del derecho de cosas al extenderlo a las cosas incorporales (derecho de los títulos valores) y al introducir en él, una mera especie de cosas (el título), cuyo valor no reside en sí mismo, sino en el derecho que documenta.

Todas las definiciones para Garrigues de los títulos valores giran al rededor del mismo concepto: la atribución del título a una persona como presupuesto del ejercicio del derecho mencionado en el título.

El derecho derivado del título (derecho de crédito, generalmente) sigue al derecho sobre el título (derecho real). Título valor, es un documento sobre un derecho privado cuyo ejercicio está condicionado jurídicamente a la posesión del documento. (143)

A mayor abundamiento nos permitimos citar a uno de los más célebres autores de la doctrina de los títulos de crédito como lo es Ascarelli, que dice que los títulos de crédito se distinguen de otros documentos, ya sea de los llamados probatorios que sirven solo para probar el derecho que mencionan, ya que los denominados documentos constitutivos, cuya redacción es del todo necesaria para la existencia del mismo derecho. En efecto, tratándose del título de crédito, el derecho en él mencionado casi puede decirse incorporado en el título, por que circula con la circulación de éste, corresponde al propietario del título y en las cláusulas del mismo se encuentra su disciplina, lo que no acontece en los otros documentos.

También se distingue de aquellos documentos que suelen llamarse de legitimación, pues éstos facilitan el ejercicio del derecho en ellos consignado y hasta es necesario la posesión de estos títulos para que éstos puedan ejercitarse. Sin embargo los documentos de referencia desempeñan una simple función probatoria.

El deudor puede invocar las cláusulas del contrato, aún en contrato con lo que resulta del documento.

143.- Ctr.Op Cit No. 137 Pág. 720 y 721

La titularidad del derecho se transmite según las reglas generales y no en virtud de la transmisión del título. (144)

La definición que nos dá Ascarelli de título de crédito es la siguiente: Documento necesario para ejercitar el derecho literal y autónomo en él mencionado. Y agrega que diversos derechos representados por los títulos de crédito pueden ser entre otros cualquier derecho, ya sea un crédito en dinero (por ejemplo la-cambial, las obligaciones, los cheques); un crédito en mercan-cía especificadas (como la carta de porte, el conocimiento de -embarque, el certificado de depósito), la condición de socio - (por ejemplo en el caso de las acciones)". (145)

Después de tratar en forma genérica los títulos de crédito, men-cionaremos que éstos como bien dice Ascarelli, Garrigues , Ba-rreira Grat y otros tantos distinguidos jurisconsultos, algunos títulos valores o de crédito, incorporan derechos reales o de re-presentación de mercancías o cosas, a los cuales se les denomi-na como títulos de tradición o representativos.

"El título de crédito puede ser objeto de vínculos reales como las cosas muebles; puede ser objeto de usuctucto, de prenda, de-secuestro y en estos casos el usuctucto, la prenda y el secues-tro, gravitan también sobre los derechos mencionados en el títu-lo " . (146)

144.- Ctr. Azcarelli Tullio, Op Cit No. 135 Pág. 456

145.- Ibidem No. 135 Pág. 455

146.- Ibidem No. 135 Pág. 456 y 457

Con estos títulos se continúa aceptando el principio de que para la adquisición de la propiedad y derechos reales no basta el simple acuerdo de voluntades, sino que se precisa un acto real de efectivo desplazamiento de la posesión de la cosa por medio de la tradición, a la que se equipara en el derecho gérmanico la transmisión de la "gewer corporal". Y que fue sustituyendo paulatinamente la entrega material por actos jurídicos que facilitaban la adquisición de derechos reales sin necesidad de tradición efectiva (tradición Longa manu, brevis manu y constitutum-possessorium en el derecho romano). En la Edad Media se elaboró un amplio sistema de tradición de la posesión por medio de signos y de palabras (traditio ficta junto a traditio vera, tradiciones per chartam, cláusulas de estilo, etc.).

Posteriormente bajo esta influencia y las necesidades del comercio, la generalidad de las legislaciones admitieron la tradición simbólica y la llevada a cabo mediante una pura declaración de voluntad. En el caso de los títulos de tradición se convienen ambos tipos de tradiciones ya que se transmite la posesión y los derechos a ella ajenos, sustituyendo la tradición de la cosa misma, el título funciona en el tráfico como si fuese la cosa a que se refiere. (147).

Por lo que se puede decir que los títulos referentes a cierta mercancía y cuyo suscriptor se encuentre en posesión de la cosa produce los mismos efectos que la entrega real de ésta, de aquí el nombre de títulos de tradición.

147.- Ctr. Garrigues Joaquín. Op Cit No. 137 Pág. 756 y 757

En cuanto a esto, podemos citar la doctrina que trata acerca de los llamados títulos abstractos y causales dentro de la teoría de los títulos de crédito, de la que se deduce que la prestación prometida por el deudor puede consistir en la entrega de una suma determinada en dinero, que se debe independientemente de cualquier condición y cualquiera que sea la razón por la que la deuda se ha contraído (como lo sería en la letra de cambio y el cheque). A estos títulos se les denomina como "abstractos" y en los mismos se establece directamente la disciplina de la obligación del deudor. Pero en caso de que la prestación debida por el deudor consista en la relación de cualquier actividad que es característica de un contrato determinado (como lo sería en el transporte, en el cual el deudor se obliga a transportar y entregar la mercancía encomendada, o en la custodia y entrega de la mercancía entregada, en el depósito). En estos casos la prestación del deudor está sujeta a las reglas propias del contrato respectivo, y a estos títulos se les llama "causales".

Dentro de estos, los más importantes sin duda alguna son los de transporte y depósito, ya que se refieren a la obligación del deudor de custodiar o transportar y entregar las mercancías, por lo que el propietario del título puede hacer valer todos los derechos que derivan, de no cumplir el deudor las obligaciones de depositario o de porteador. El a su vez, no podrá ejercitar esos derechos sino somatiéndose al pago en cuanto debe (el precio del depósito o el flete). (148)

Una vez identificados los títulos de tradición o representati -
vos es conveniente destacar la gran importancia económica de és -
tos, para posteriormente hacer algunos señalamientos en rela --
ción con su naturaleza jurídica.

Del análisis del artículo 19, 20 y 241 de la L.T.O.C. y del 170 -
de la ley N.C.M. se advierte que estos títulos realizan la fun -
ción económica de substituir la circulación material de las mer -
cancías, en el sentido que la tradición de los títulos equivale
con todas sus consecuencias a las de las cosas mismas.

Es más, como lo dice el profesor Rodríguez y Rodríguez, "Los tí -
tulos representativos de mercancías son documentos sin los cua -
les no sería imaginable el comercio actual. La rápida realiza -
ción de las operaciones sobre las mercancías y bienes, sin nece -
sidad de que éstos se desplacen materialmente y muy en particu -
lar la conclusión de operaciones de crédito sobre las mercan --
cías sin la movilización física de éstas, solamente son posibles
en virtud de los títulos representativos de las mismas.

Estas operaciones se realizan con la mayor seguridad jurídica y
económica para las partes por la sola tradición de los documen -
tos." (149)

149.- Rodríguez y Rodríguez Joaquín. CURSO DE DERECHO MERCANTIL
Tomo I, Editorial Porrúa, S.A. 10a. Edición México 1980,
Pág. 397.

Esta categoría de títulos valores como lo denomina el autor antes citado, son llamados por la técnica alemana; "Warenpapiere o Tradition papiere" y por la doctrina italiana "Titoli rappresentativi di merci y también de tradizione", recibiendo en el derecho español y mexicano denominaciones análogas.

Asimismo nos menciona que son varias las definiciones que de los títulos de tradición se han dado.

Tal como la que dice que son; aquellos títulos valores que no solo incorporan un derecho, sino en cierta medida, legalmente determinada, incorporan el dominio real sobre una cosa, o bien se trata de documentos en que se describe la mercancía y el que los posee dispone de ella como si la tuviera en su poder. La definición más completa es a su juicio la siguiente: "Aquellos títulos en los que alguien se obliga a la devolución de ciertas mercancías de tal modo que el título entregado por aquel que recibe las mercancías que legitima para la obtención de las mismas, tiene mediante su tradición los mismos efectos que la tradición de las mercancías en cuanto a la adquisición de derechos sobre éstas" . (150).

Una vez que se ha expuesto lo que son los títulos de tradición o representativos de mercancías y la función básica de los mismos y considerando la naturaleza jurídica del conocimiento de embarque, en relación a ser considerado como un - 150.-Rodríguez Rodríguez Joaquín.Op Cit No. 149 Pág. 397 y 398

título de crédito, en apariencia no es fácil de aceptar, tal vez por que los títulos de crédito que normalmente se manejan como tales son "abstractos" y hace suponer en consecuencia que un título representativo como el conocimiento que es "causal", no sea un título de crédito. Por lo que no se debe olvidar lo expresado a través de los capítulos anteriores y sobre todo la definición que hemos considerado sobre el mismo. "El conocimiento de embarque es el documento que expide el capitán, el naviero o sus agentes marítimos, que ampara el haber recibido determinadas mercancías para ser embarcadas, o a bordo de un buque para su transporte por mar y que deberán entregar al legítimo tenedor del título" .

De esta definición se puede deducir que el conocimiento es sin duda alguna un título de tradición y representativo de las mercancías . A mayor abundamiento y en apoyo a lo expresado, nos permitimos citar lo que el maestro Joaquín Garrigues comenta respecto a la definición que hace del conocimiento de embarque. "Es el documento expedido por el capitán de un buque mercante, por el que reconoce haber recibido determinadas mercancías para su transporte y promete restituírlas al tenedor legítimo del mismo, después de haberlo efectuado." En la anterior definición se pone de relieve el carácter de títulos representativos de las mercancías y se destacan tanto el aspecto recepticio de los mismos como el compromiso de transporte y de devolución. La emisión del conocimiento es obligatoria, lo mismo para el capitán que para -

el cargador de las mercancías; lo que debe entenderse en el sentido de que éste último no podrá negarse a dar los datos necesarios para su expedición, sino quiere correr el riesgo de que el contrato se rescinda en su perjuicio. El artículo 168 de la L. N.C.M. impone al capitán la obligación de entregar el documento debidamente firmado al ser recibida la carga a bordo, de manera que si no lo hiciese así el cargador podrá pedir la descarga a costa de aquél y exigir en todo caso los daños y perjuicios que hubiere experimentado . (151)

Por su parte el maestro Jorge Barrera Grat, nos expone cuatro teorías que sostienen diversos autores en relación a las corrientes que procuran dar una explicación a la naturaleza jurídica de los títulos de tradición. (152)

Teoría relativa.- Esta teoría es sostenida por Bolaffio, Carnelutti y Greco, en la que consideran que los llamados documentos representativos solamente conceden a su titular un derecho de crédito consistente en la facultad de exigir la entrega de las mercancías al emisor de dichos documentos.

Teoría absoluta.- Representada por Vivante y Messineo en Italia y por Ripert en Francia, sostiene que el carácter del derecho consignado en los títulos representativos es de naturaleza real y consistente en el derecho de disposición sobre las mercancías

151.- Ctr. Garrigues Joaquín . Op Cit No. 137 Pág. 405

152.- Ctr. Op Cit No.19 Pág. 42

el cual se basa en el derecho de posesión, del que el documento constituye un símbolo que equivale a la transmisión por posesión.

Teoría de la propiedad.- Sostenida por Ascarelli, opina que los títulos representativos, además de consignar un derecho real de disponibilidad sobre las mercancías, ajeno al derecho de posesión en cuanto la transmisión de los documentos no importa la transmisión de la posesión, consignar el derecho de crédito de exigir la entrega de dichas mercancías, el cual es el único en explicar la tutela concedida al tenedor del documento en caso de pérdida del objeto representado. Pudiendo transferir la propiedad de las mercancías, cuando la voluntad de las partes prevalea este efecto.

Teoría de la representación.- Sostiene Brunetti que la función del conocimiento de embarque deriva de una relación o mejor dicho, de la íntima cooperación entre el titular legítimo del documento y el porteador en el contrato de transporte, quien posee las mercancías a nombre de aquél. La teoría se funda en la distinción entre posesión a nombre propio y posesión a nombre de otro y en la distinción entre posesión mediata e inmediata.

En este orden de ideas, consideramos que la teoría relativa limita indudablemente los efectos de los títulos representativos ya si bien es cierto como lo dice Messineo, César Vivante y Ascarelli

el derecho de entrega solo es consecuencia del derecho de posesión y este derecho estaría desprovisto de buena parte de su contenido, si se quisiera limitar a la facultad de transferir a otros el crédito (de restitución) contra el capitán. (153)

Respecto a la teoría absoluta, la crítica más sólida es la de Ascarelli, que dice que la función representativa de estos títulos de crédito solo estará limitada a los casos en que es posible la transmisión de la posesión. (154)

Asimismo no se puede excluir que las partes al transferir un título representativo, no quieran transferir la propiedad o no quieran constituir o transferir un derecho real sobre las mercancías.

Sobre la teoría de la representación se puede decir, que la representatividad del documento quedará sujeta a la posibilidad de poder realizar la transmisión de la posesión y que la posesión del transportista de las mercancías a nombre de otro, se termine al momento de la entrega de la misma, algo que pensamos es independiente de la representación propia del título.

El razonamiento anteriormente expuesto coincide con la teoría de la propiedad sostenida por Tullio Ascarelli; ya que estos --

153.- Ctr. Ibidem No. 21 Pág. 43

154.- Ctr. Ibidem No. 21 Pág. 47

títulos además de consignar un derecho real de disponibilidad--
es decir, se cuenta con el poder jurídico para obtener directa-
mente una parte o la totalidad de las utilidades económicas de
una cosa, que en el caso presente serían las mercancías indivi-
dualizadas en el conocimiento, siendo inmediata la relación --
existente entre la cosa o mercancía y la persona titular del -
documento. Presentando un doble contenido jurídico como lo in-
dica acertadamente el maestro Garrigues y sobre lo cual hare -
mos algunas acotaciones posteriormente. (155)

Este derecho es ajeno efectivamente al derecho de posesión en-
cuanto a la transmisión de los documentos, no importando la --
transmisión de la posesión, pues el derecho de crédito consig-
nado en el título permite por una parte el exigir la entrega -
de las mercancías , el cual es el único en explicar la tutela-
concedida al tenedor del documento en caso de la pérdida del -
objeto representado. Es más, podemos decir que el ser un título
de crédito y de conformidad con la teoría general de los mis-
mos ninguna acción sera procedente si no cuenta con el documen-
to, por lo que éste puede ser endosado y consecuentemente este
endoso podrá asumir cualquiera de las formas que del mismo --
nuestra ley de títulos y operaciones de crédito permite. Por -
lo cual si el documento se endosa en prenda o garantía, éste -
estará sujeto a los términos especificados para estos casos ,
dejando a salvo los derechos que el título incorpora como tí-
tulo de crédito.

Para el profesor Barrera Graf, "la teoría de la propiedad de Azcarelli es la que mejor explica la realidad de las cosas y la práctica del comercio que se vale de la compra-venta contra documentos y que permite las adquisiciones y enajenaciones de mercancías, sin tener en cuenta la posesión material y sin conocer; en la mayoría de los casos, quien es su poseedor, en que condiciones se encuentran y el lugar en donde se hayan" (156).

Al efecto si consideramos y se acepta que el conocimiento es un documento que representa las mercancías, por tal razón como lo expresa Malvagni, "es y debe ser considerado como un instrumento de crédito. Con tal carácter en la práctica, el conocimiento circula de mano en mano en sucesivas transferencias, que significan otras tantas negociaciones de las mercancías que representa, con las cuales ella es vendida o entregada en garantía de una operación de crédito, mientras aún se encuentra en viaje" (157).

En nuestra propia legislación y en particular la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito relacionando entre sí los artículos 5, 19 y 20, se puede obtener un concepto de lo que son los títulos representativos de mercancías, entendiéndolos por estos; aquellos títulos de crédito por los cuales una persona acredita la recepción de ciertas mercancías o bienes y se compromete a devolver-

156.- Op Cit No. 21 Pág. 44 y 45

157.- Op Cit No. 22 Pág. 723

los, al tenedor legítimo, por que su tenencia o transmisión producen los mismos efectos que la tenencia o transmisión de lo representado. Destacando que un aspecto esencial del título, es la incorporación al mismo, del derecho de dominio sobre ciertas mercancías o bienes determinados. Cabe señalar que esto es típico de los títulos de tradición, ya que no dan derecho a una prestación en dinero, sino a la obtención de una cantidad de mercancías, que bien pueden estar almacenadas o en viaje, pero en cualquier caso están perfectamente determinadas, de conformidad con los artículos citados anteriormente y el 168 de la Ley N.C.M. Siendo el poseedor de los títulos representativos, el poseedor de las mercancías amparadas por aquellos aún cuando sea por medio de representantes, que poseen las cosas en nombre ajeno, como en la "nudus minister" . (158)

Según se desprende de lo expuesto por los artículos 19 párrafo segundo y los 239 y 240 de la L.T.O.C. y 170 L.N.C.M. Asimismo se puede concluir que los títulos de tradición no tan solo incorporan un derecho de crédito para la devolución de las mercancías de referencia, sino que como consecuencia de la posesión de los títulos se tiene un derecho de disposición sobre aquellos que indudablemente puede ser transmitido a otro.

Así pues y siguiendo el pensamiento del gran doctrinario Atilio Malvagni sobre el particular, diremos que aplicando los principios - 158.- Ctr. Rodríguez y Rodríguez J. Op Cit No. 149 Pág. 398.

pios generales de la teoría de los títulos de crédito al conocimiento de embarque. "El cargador, al entregar la mercadería al buque, cumpliendo una de las obligaciones del contrato que ha celebrado con el transportador, recibe como sabemos, un conocimiento. Este documento, mientras permanece en sus manos, no desempeña sino las funciones de ser un documento probatorio del contrato de transporte y de la entrega de la mercadería. El documento hasta ese momento no ha circulado, en el sentido que se da a esta expresión respecto de los títulos de crédito tales como la letra de cambio o el pagaré. El título se encuentra aún en poder de las personas que son partes en el contrato de transporte, y es dentro de los derechos y obligaciones emergentes de este contrato que ellos se mueven.

Cuando el conocimiento ha sido endosado por el cargador si se ha extendido a su orden, comienza la circulación del documento que se desprende así de su contrato causal y empieza a ser regido por los principios de todo título de crédito" . (159)

Por lo que es indudable su naturaleza jurídica como título de crédito en nuestra legislación nacional, tanto por lo estipulado en el artículo 19 de la L.T.O.C. y por la inserción de la materia tocante a los títulos de tradición, como títulos de crédito según el capítulo sexto de la misma ley, así como lo establecido en el artículo 170 de la L.N.C.M. que le concede al --
159.- Op Cit No. 22 Pág. 724 y 725

conocimiento de embarque el carácter de título representativo de las mercancías y por ende el de título de crédito.

El conocimiento tiene el carácter de título de tradición, representativo de las mercancías, que incorporan el derecho de disposición de las mismas por él amparadas. Quien posee el título, en consecuencia será el poseedor legítimo de las mercancías y conforme al artículo 20 de la L.T.O.C. el secuestro o cualquier otros vínculos sobre el derecho consignado en el título o sobre las mercancías por él representadas, no surtirán efecto si no comprenden el título mismo. (160)

En concordancia con lo anterior y a riesgo de parecer un tanto repetitivo, considerando lo expuesto por nuestra legislación mercantil podemos decir que esta corriente es aceptada en forma general en nuestro derecho, así el artículo 19 al que tanto nos hemos referido de la L.T.O.C. estipula que : "Los títulos representativos de mercancías atribuyen a su poseedor legítimo el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellos se mencionen.

La reivindicación de las mercancías representadas por los títulos a que este artículo se refiere, solo podrá hacerse mediante la reivindicación del título mismo, (se debe entender que para reivindicar las mercancías se requiere la exhibición del título) conforme a las normas aplicables al efecto" .

160.- Cfr. Cervantes Ahumada. Op Cit No.23 Pág. 157

Complementando el tratamiento legal de este título de crédito - con lo establecido en el artículo 20 de la propia ley que a la letra dice: "El secuestro o cualquiera otros vínculos sobre el derecho consignado en el título, o sobre las mercancías por él representadas, no surtirán efectos sino comprenden el título mismo" .

Ambos aspectos son considerados como lo hemos señalado con anterioridad en el artículo 170 de la L.N.C.M. por cuanto al conocimiento de embarque se refiere.

En adición a lo expuesto durante el presente capítulo, citaremos algunas notas que distinguen los títulos de tradición de los demás títulos valores, según la concepción de los mismos por el tratadista español Joaquín Garrigues:

a) El poseedor del título tiene la posesión legal o jurídica ya que la posesión material corresponde al depositario, al capitán o al porteador, los cuales son, efectivamente, poseedores según el amplio concepto de posesión. Hay pues, una posesión directa de estas personas y una indirecta, a través de un título, por parte del tenedor de éste.

b) No atribuyen al titular solo un derecho de crédito sobre la devolución o entrega de la mercancía, sino, además un derecho actual de disposición sobre éstas, que se consideran en la ---

posesión del tenedor del título. Se dispone de la mercancía como se dispone de las cosas que están en efectiva posesión.

c) El título sustituye a la mercancía en la circulación material de ésta. La transferencia del título tiene la eficacia que la tradición. (161).

Por lo que podemos deducir que el contenido jurídico del título es doble, por una parte el derecho de crédito a la devolución de las mercancías y por otra, el derecho de disposición real sobre ellas.

Finalmente para reafirmar el carácter del conocimiento de embarque y de los títulos de crédito mencionaremos las objeciones más importantes.

"Bolaffio, cuando decía que los títulos de tradición tienen una finalidad totalmente distinta de la de los títulos valores, en cuanto los primeros se limitan a anticipar la transmisión de ciertas mercancías y a transferir la disponibilidad de las mismas.

Otros autores según lo señala el maestro Rodríguez y Rodríguez, pusieron de relieve que los títulos de tradición conceden un jus in re, en tanto que los títulos valores daban un jus ad rem.

También se dijo que los títulos valores eran abstractos, en tanto que los títulos de tradición no lo son" : (162).

Para retutar estas objeciones se debe decir que como lo hizo la doctrina jurídica, la tunción traslativa y la crediticia no son incompatibles entre sí, sino que es más, la primera podía cumplir se en atención a la segunda, asimismo y de igual manera se advirtió en el jus in re y el jus ad rem, su perfecta coordinación y finalmente se concluyó que si los títulos de tradición son títulos causales, es incierto que los títulos valores o de crédito sean necesariamente abstractos.

Los argumentos aludidos en contra del carácter de títulos de crédito de los denominados títulos representativos y en consecuencia del conocimiento de embarque como tal, los resume el autor antes citado de una forma por demás clara y sólida.

1.- Los títulos de tradición atribuyen no un derecho de crédito, sino un derecho real, pero es posible que ambas clases de derechos estén incorporadas en un solo documento y es desde luego posible la incorporación de la titularidad de derechos reales.

2.- Que la mera analogía con los títulos valores no autoriza su asimilación a éstos; no tiene en cuenta esta objeción, que la asimilación con los títulos valores se hace en consideración a -

aquellas características de literalidad legitimación, autonomía e incorporación que se ponen de relieve como sus notas fundamentales, según se deduce de los proyectos positivos.

3.- Por último, los títulos de tradición se ha dicho, imponen al titular obligaciones, como realizar ciertos pagos de transporte, de almacenaje, etc. y esto es incompatible con la naturaleza de los títulos valores que no admiten obligación alguna a cargo del titular.

Esta objeción olvida que los títulos de tradición no imponen contra prestación alguna en sentido propio, esto es, en el sentido que podría derivarse de una relación conmutativa, bilateral. La fuente de tales contraprestaciones debe buscarse en relaciones laterales a los títulos de tradición. (163)

Con los argumentos presentados a lo largo de este punto y considerando que efectivamente el conocimiento de embarque es un título de crédito, representativo de mercancías nos ocuparemos de exponer con apego a lo establecido en nuestro derecho y a la doctrina las características que como título de crédito posee nuestro documento de estudio.

IV.1. Características del Conocimiento de Embarque, como título de Crédito y su aplicación en el ámbito práctico.

a) Incorporación.- "Se dice que el derecho está incorporado al título de crédito, por que se encuentra tan íntimamente ligado a él que sin la existencia de dicho título tampoco existe el derecho, ni por tanto, la posibilidad de su ejercicio . (El derecho no se puede exigir ni transmitir, dice Langley, sin el documento y a su vez, cuando se dispone del documento se ha dispuesto del derecho materializado en el mismo)". (164)

Por su parte el maestro Rodríguez y Rodríguez nos señala que - "no basta que exista un documento, un título, en relación más o menos estrecha con un derecho para pensar en la existencia de un título de crédito, ya que estos se relacionan con los documentos constitutivos en los que la adquisición o creación de un derecho exige la existencia de un documento aún cuanto no todos los documentos son títulos de crédito, lo serán aquellos en los que se da una especial relación entre el derecho y el documento equivalente a una conexión permanente, de tal modo que no pueda invocarse el derecho, sino por aquél que tiene el documento y - en tales condiciones que el derecho derivado del documento si - gue como accesorio a la posesión del documento, al revés de lo que ocurre en los documentos ordinarios en los que éstos son - algo accesorios que corresponde, sin excepción, al titular del derecho" . (165).

164.- Pina Vara Ratael de Op Cit No. 139 Pág. 295

165.- Op Cit No. 149 Pag. 254 y 255

En este sentido, cabe destacar que la incorporación es una expresión metafórica, para dar a entender que la misma consiste en la característica del documento que lleva consigo un derecho o éste derecho va unido al título, o como dice Garrigues "el título como cosa corporal y el derecho documentado, como cosa incorporal, aun cuando son cosas distintas se ofrecen en el tráfico como si fueren una cosa única" . (166)

Nuestra Ley de T.O.C. en su artículo 50. refleja claramente este aspecto de los títulos de crédito, a la que Cervantes Ahumada se refiere de la siguiente manera: "El título de crédito es un documento que lleva incorporado un derecho en tal forma, que el derecho va íntimamente unido al título y su ejercicio está condicionado por la exhibición del documento, sin exhibir el título, no se puede ejercitar el derecho en él incorporado y su razón de poseer el derecho es el hecho de poseer el título, de esto se deriva la expresión de Mossa: (poseo porque poseo), esto es, y se posee el derecho por que se posee el título" . (167)

b) Legitimación .- Esta característica consiste en permitir al titular del título exigir del obligado el pago o el cumplimiento de la prestación consignada en el documento. Es decir, esta característica sería una consecuencia de la incorporación. Para ejercer el derecho es necesario legitimarse, exhibiendo el título de crédito. (168)

166.- Op Cit No. 137 Pág. 712

167.- Op Cit No. 23 Pág. 10

168.- Ibidem No. 23 Pág. 10

"Tratándose de títulos valores, la simple exhibición del documento, en determinadas condiciones, da por probadas la existencia del derecho y la pertenencia del mismo al actor, así como la capacidad para el ejercicio.

La legitimación consiste, en la posibilidad de que se ejercite el derecho por el tenedor, aun cuando no sea en realidad el titular jurídico del derecho conforme las normas del derecho común". (169)

Al respecto citaremos lo que Astudillo Ursúa dice sobre el doble aspecto de la legitimación, "Se llama legitimación activa o a favor del acreedor, en cuanto que la persona que derive tal calidad del título (por lo que es llamada portador legítimo de él) está autorizada para ejercitar el derecho representado en el título, pasivo o a favor del deudor, en cuanto que el deudor que paga a quien resulte legitimado, paga validamente y por tanto queda liberado". (170)

En el caso presente del conocimiento de embarque este doble agpecto de la legitimación se debe entender en el sentido de que el titular del conocimiento puede exigir la entrega de las mercancías y el porteador se libera de la obligación de pago entregando las mismas que ampare el documento.

169.- Rodríguez y Rodríguez. Op Cit No. 149 Pág. 256

170.- Op Cit No. 136 Pág. 11

c) Literalidad.- Esta característica a la que se refiere nuestra ley, según se deduce de la interpretación legal del artículo 5o. de la L.G.T.O.C. que establece como bien apunta el maestro Cervantes Ahumada, que el derecho incorporado en el título es literal. Esto quiere decir que tal derecho se medirá en su extensión y demás circunstancias, por la letra del documento, por lo que literalmente se encuentra en él consignado. (171)

Por su parte el profesor Mantilla Molina nos expone el significado del concepto de literalidad como: "literal es el derecho en cuanto su contenido, su alcance, sus límites están determinados exclusivamente por la letra del documento, por las palabras que en éste se escribieron". (172)

finalmente sobre esta característica daremos el concepto de literalidad que aporta Langle; "El derecho es tal y como resulta del título, según lo que en él aparece consignado, o lo que es expresamente invocado por él mismo y por tanto cognoscible a través de él". (173)

d) Autonomía.- Como lo hemos apuntado con anterioridad, aunque nuestra Ley no señala esta característica en la definición que nos ofrece de los títulos de crédito, se desprende del contexto mismo de la legislación y por otra parte la propia doctrina

171.- Op Cit No. 23 Pág. 11

172.- Op Cit No. 134 Pág. 39

173.- Pina Vara Ratael de Op Cit No.139 Pág. 296

na considera que es una característica de estos documentos. En este orden de ideas, tenemos que el derecho incorporado a un título de crédito es autónomo, porque al ser transmitido el título atribuye a un nuevo tenedor un derecho propio y autónomo (no derivado), y consecuentemente, el deudor no podrá oponerle las excepciones personales que podría haber utilizado contra el tenedor anterior. Esto es, los obligados solo podrán oponer al último tenedor las excepciones señaladas en el artículo 8o. de la L.T.O.C. y las personales que tengan contra él, pero no las que pudieran haber ejercido contra sujetos tenedores del título anteriormente. (174)

En adición a lo anteriormente expuesto, el maestro Cervantes Ahumada señala que la autonomía se debe interpretar desde un punto de vista activo y otro pasivo, en el entendido de que autonomía es la obligación de cada uno de los signatarios de un título de crédito, por que dicha obligación es independiente y diversa de la que tenía o pudo tener el anterior suscriptor del documento. Y aclara que no es propio decir que el título de crédito sea autónomo, ni que sea autónomo el derecho incorporado en el título; lo que debe decirse que es autónomo (desde el punto de vista activo), es el derecho que cada titular sucesivo va adquiriendo sobre el título y sobre los derechos en él incorporados y la expresión autonomía indica que el derecho del titular es un derecho independiente, en el sentido 174.- Ctr. Ibidam No. 139 Pág. 296

de que cada persona que va adquiriendo el documento, adquiere un derecho propio distinto del derecho que tenía o podría tener quien le transmitió el título (175).

Históricamente, la autonomía encuentra su antecedente en el principio de la inoponibilidad de excepciones, por lo que la autonomía se refleja en la independencia de relaciones que cada adquirente sucesivo tiene uno del otro sobre el título mismo.

e) Representatividad.- En relación a esta característica, consideramos que se han expuesto de alguna forma anteriormente aspectos relativos a ella cuando nos ocupamos de la representatividad de los títulos de tradición. No obstante esto, diremos que ésta, significa que incorpora un derecho real sobre las mercancías que represente el título, o en otras palabras, implica la incorporación de un derecho de propiedad o como dice Ascarelli, "un título representativo, por cuanto a la posesión de éste se considera como equivalente de la posesión de la mercancía " . (176).

Es más nuestra legislación nacional asigna esta categoría y característica al conocimiento de embarque. *

Uno de los aspectos que consideramos de gran importancia es el-

175.- Op Cit No. 23 Pág. 12

176.- Op Cit No. 135 Pág. 605

* Artículos 170 L.N.C.M., 19 y 20 L.G.T.O.C .

de presentar al conocimiento de embarque como un documento relevante en un sin fin de operaciones cotidianas, considerando que nuestro país goza de una situación geográfica privilegiada y - que la mayor parte de nuestras exportaciones se efectúan a través del mar, así como otras tantas operaciones de comercio internacional, incluyendo también las relativas a la importación. Es por ello que indudablemente este título de crédito, tiene una importancia tal que debería ser valorado en esa medida.

En este sentido exponemos algunos casos de la aplicación práctica del conocimiento, básicamente en lo referente a su función económica y crediticia.

La práctica del comercio se vale de la compra venta contra documentos, que permite la adquisición y enajenación de mercancías, sin tener en cuenta la posesión material de éstas, su poseedor y lugar donde se encuentran.

En la apertura de crédito documentado, el banco acreditante precisa contar con garantías para la concesión de un crédito en beneficio del comprador o del vendedor, la adquisición de la propiedad de las mercancías por parte del banco, mediante el endoso respectivo, permite rodear a la operación de seguridades y - otorgar al banco la protección necesaria.

En estos casos, si bien es cierto que es imprescindible contar con la factura, como documento probatorio, el conocimiento de -

embarque es también un documento esencial para el crédito documentado, ya que actúa como documento probatorio de la existencia de las mercancías y de su entrega al porteador, siendo además - en los casos de la compra-venta documentada, el instrumento con que suele notificar al comprador o a quien lo represente, la individualización de las mercancías y su entrega para el transporte, requisitos ambos necesarios para la asunción de los riesgos por el comprador.

Por otra parte el conocimiento prueba el contrato de fletamento y las condiciones en que fue pactado, prueba de gran relevancia por que en los créditos documentados el pago del flete al naviero y de las condiciones estipuladas en el fletamento respecto a las mercancías y los derechos que sobre ellas adquiriera el porteador, depende que el banco conceda el crédito a favor del vendedor. En cuanto a la compra contra documentos, porque el transporte de las mercancías es siempre un elemento esencial e imprescindible cuyo incumplimiento daría derecho al comprador a rescindir el contrato. (177)

En adición a lo anterior el maestro Rodríguez y Rodríguez nos dice que esta función práctica del conocimiento, se relaciona -- con el carácter representativo del documento y así que los bancos que efectúan continuamente operaciones de anticipo o créditos sobre mercancías no necesitan tener materialmente en su poder las mercancías que sirven de garantía a la operación que -
177.- Ctr. Barrera Grat , Op Cit No.21 , Pág. 45 , 49 y 50

practican, ni mucho menos tienen que ocuparse de buscar almacenes y de efectuar operaciones de transporte y de colocación de las mismas, basta con que el banco que concede el crédito reciba en prenda los títulos representativos de las mercancías, para que tengan las mismas garantías que si le hubiesen sido entregadas de modo material. (178)

Otro rubro de importancia práctica es que gracias al conocimiento de embarque y a la creciente tendencia a la generalización - como lo denomina Cervantes Ahumada, se pueden amparar determinadas mercancías en un solo conocimiento sin importar los medios de transporte, (siempre y cuando intervenga el marítimo), o el número de porteadores. (179)

Asimismo al determinar la calidad, cantidad, número de bultos y marcas de efectos o mercancías, el conocimiento contribuye a dar cumplimiento a ciertas exigencias de carácter aduanero, que imponen que los conocimientos contengan esos datos y aun otros como el precio de la mercancía. * (180)

En la práctica la fuerza probatoria del conocimiento es muy importante, ya sea por que éste tiene un valor probatorio como cualquier otro contrato, contra sus firmantes, armador y cargador, como lo dice Malvagni o bien en el supuesto en que inter -

178.- Op Cit No. 149 Pág. 397

179.- Op Cit No. 2 Pág. 611

180.- Malvagni Atilio Op Cit No. 22 Pág. 144

* Artículo 5o. y 10o. Ley Aduanera

vengan terceros o personas interesadas en el cargamento como el asegurador, que considerará el texto del conocimiento para asegurar la mercancía y fijar el monto de la prima respectiva, las estipulaciones del conocimiento que pueden aumentar el riesgo y hacer más o menos gravosas sus obligaciones o más difícil su derecho a repetir contra el armador la indemnización que ha tenido que pagar, como ocurre con las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad del armador. (181)

El conocimiento hace te asimismo con respecto a terceros, entre todos los que están interesados en el cargamento, incluyendo -- los aseguradores, por lo que basta mostrar el conocimiento para establecer frente a terceros que tal cantidad de mercancía ha sido cargada. (182)

Desde nuestro punto de vista, dentro de las funciones prácticas del conocimiento de embarque la de mayor relevancia es su participación en el crédito documentario, ya sea en su forma simple o confirmada, en las que los documentos son presentados de --- acuerdo a los términos del crédito, más sin embargo existe la posibilidad de armar una serie de operaciones de comercio nacional o internacional en las que el conocimiento sea un elemento clave para su buen funcionamiento. Un ejemplo un tanto extraño por ser novedoso, sería el siguiente:

181.- Ctr. Ibidem No. 22 Pág. 154, 155 y 157

182.- Ripert Georges, Op Cit No. 27 Pág. 215

Un grupo internacional que cuenta con una empresa prestadora de servicios de transporte marítimo y conexos, y otra empresa comercializadora y distribuidora de productos elaborados, se interesan en adquirir materia prima e insumos de una empresa nacional relacionada con otra empresa mexicana, que requiere un financiamiento para pago de fletes.

En este orden de ideas, la empresa prestadora de servicios otorga el financiamiento a la empresa nacional que lo requiere en dólares norteamericanos.

Esta empresa mexicana pagará dicho financiamiento con materia prima e insumos a través de la otra compañía nacional, equivalente al costo del flete más un incentivo por comercialización, con costo financiero según la tasa y el margen pactado aplicable al momento de la operación, computado desde la fecha del pago del fletamento, hasta la fecha del conocimiento de embarque que ampare la materia prima. Debiendo pagar la empresa acreditada, en moneda nacional al tipo de cambio controlado la especie empleada para cubrir el financiamiento.

Este tipo de operaciones pueden aplicarse para obtener ventajas tales como; un ahorro directo en divisas, financiamiento de fletes marítimos, ahorro en el diferencial entre la adquisición de divisas y el pago en moneda nacional.

Destacando que el papel del conocimiento en este caso sería --

importante, en cuanto a que según su fecha de expedición se com
putarán los intereses que se reflejan en el costo real del fi -
nanciamiento.

IV.- 2. El cláusulado tipo y el análisis del mismo.

No obstante de que el conocimiento de embarque cuenta con una -
reglamentación internacional, no existe de manera específica un-
formato del mismo, aunque cabe señalar que en la práctica comer-
cial marítima internacional tal vez los modelos más utilizados -
son los ingleses. En nuestro país consecuentemente no se maneja-
un solo formato, pero nosotros hemos procurado seguir el conoci-
miento de embarque de la empresa armadora más importante del --
país, que es "Transportación Marítima Mexicana, S.A. (T.M.M.)" ,
que utiliza indistintamente, tanto para el llamado servicio de -
línea, como el de transporte combinado, según sea el caso, inde-
pendientemente de haber observado comparativamente otros modelos
como lo son de "Flota Marítima Mexicana, S.A. de C.V. (FLOTAMAR)"
o el de la empresa armadora "Mersk Line" .

Desde nuestro punto de vista, un título de crédito que contiene-
toda una serie de condiciones y cláusulas no es fácil de anali -
zar, por lo que no se debe olvidar que este documento contiene -
aspectos relativos al contrato de fletamento, requisitos que se
han ido adaptando a la práctica marítima y no son tan estrictos-
como los requerían legislaciones anteriores en las que se llegó-
a solicitar el nombre del capitán y su domicilio. (183).

183.- Lorenzo Benito. MANUAL DE DERECHO MERCANTIL. Tomo II, Edit.
Victoriano Suárez. Ja. Edición , España 1924 Pág. 832.

En este orden de ideas, hemos de decir que el formato del conocimiento de embarque no tan solo de T.M.M. sino también de FLOTA MAR, así como el de M.L. , aceptan la aplicación del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque del 25 de agosto de 1924 (Reglas de la Haya), así como de su Protocolo que lo Adiciona y Modifica del 23 de febrero de 1968 (Reglas de Wisby) y en el caso del formato de Maersk Line se menciona la sujeción del conocimiento a la "Carriage of Goods by Sea Act. de 1936, de los Estados Unidos de América" .

Al respecto nos permitimos recordar que nuestro país no es parte contratante de los Convenios Internacionales que norman el conocimiento de embarque, más se puede decir que en la práctica los usos y costumbres marítimas, así como las necesidades o presiones reales originan que en las cargas de rutas marítimas internacionales se aplique esta legislación internacional.

En este sentido, citaremos lo estipulado en el artículo 60. de la L.N. y C.M. que dice: Toda controversia que se suscite en lo relativo a la interpretación y cumplimiento de concesiones y permisos, todo lo relativo a las vías generales de comunicación por agua, los medios de transporte y los servicios marítimos , portuarios, conexos y auxiliares se decidirán, entre otras cosas, conforme a lo dispuesto en los usos marítimos internacionales .

Por lo que se considera que es ésta la razón por la que no se contradice la doctrina de Derecho Internacional en cuanto a tratados se refiere, de que únicamente su aplicación se limita a las partes contratantes.

Otro comentario que es conveniente hacer, es sobre la denominación de los lados del documento, en que el anverso del mismo es la cara relativa al claúsulado y su reverso aquella que se refiere al nombre de las partes contratantes, puerto de embarque y destino, mercancías y su descripción, peso, volumen o valor en su caso, número de bultos y marcas, así como el flete a pagar y los datos correspondientes.

El formato del conocimiento, inicia su texto estableciendo ciertas condiciones, y que a la letra dice "Condiciones : Todos los acuerdos o compromisos de flete que no sean mencionados expresamente en el presente y que se relacionen con el embarque de mercancías es reemplazado por este conocimiento de embarque y todos los términos , ya sea escritos, mecanografiados, sellados o impresos son aceptados y acordados por el cargador como obligatorios como si él lo hubiere firmado, a pesar de cualesquiera costumbres o privilegios locales que digan lo contrario." (184)

Desde la introducción que se da al documento se puede notar que

184.- Bill of Lading for Combined Transport or port to port Shipment. Mexican Line (TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE PARA TRANSPORTE COMBINADO O DE PUERTO A PUERTO.)

los porteadores procuran proteger sus intereses y mantener en su favor la interpretación y redacción del clausulado como lo indicamos al principio de nuestro trabajo.

En la cláusula relativa a la cuota del expedidor o porteador, el conocimiento se refiere a que en caso de incongruencia entre el conocimiento y la cuota aplicable, prevalecerá este conocimiento. Con lo cual se reafirma una vez más que el conocimiento de embarque es el documento base para establecer las condiciones en las que se realizará el transporte, que según lo define el propio formato, "significa el total de las operaciones y servicios que lleva a cabo el expedidor o porteador con respecto a la mercancía".

Debemos entender que esta tarifa se refiere al flete a cubrir por el servicio de transporte, por lo cual según hemos visto se apega a la característica de literalidad del documento.

La cláusula llamada "paramount and carrier's responsibility", se refiere a que el conocimiento de embarque ya sea en el transporte combinado como en el de puerto a puerto, tendrá vigencia y estará sujeto a las Reglas de la Haya o cualquier estatuto como el Transporte de Mercancías por el Acta Marítima de los Estados Unidos, aprobado el 16 de abril de 1936 que hagan obligatorias esas Reglas o las de la Haya-Wisby.

En cuanto a la responsabilidad de los embarques de puerto a puer

to , se establece que la responsabilidad del porteador se apegará a lo estipulado sobre el particular en las Reglas de la Haya. Por lo que hace el denominado transporte combinado, se señala que el transportista expedidor será responsable de las pérdidas o daños que ocurran durante el transporte, hasta el punto determinado en la medida que lo establece el propio conocimiento, por lo que se permite estipular otra cosa para exonerar al transportista, básicamente por causas de caso fortuito o fuerza mayor o bien por aquellas que sean imputables al cargador.

Sobre el particular nos permitimos acotar que la exoneración de obligaciones o deberes del transportista no son procedentes si van más allá de lo establecido en el artículo 3o. de las Reglas de la Haya y lo señalado en nuestra propia legislación.

En la cláusula de excepciones y limitaciones en las que el porteador se libera de responsabilidad sobre la carga, menciona - que éste o sus representantes no serán responsables de la carga antes de ser puesta en el buque o después de descargarla.

Esto nos permite apreciar que efectivamente la responsabilidad del porteador se inicia cuando carga las mercancías y termina - cuando cumple con el contrato de transporte marítimo.

Como hemos mencionado el formato estudiado engloba también aspectos tocantes al transporte combinado, por lo cual cuenta con

una cláusula sobre transbordos, en la que estos cambios o trans
terencias no constituirán una desviación.

En la cláusula relativa a la precisión de la descripción de la mercancia, que es de gran importancia para nuestro análisis, ya que como hemos expuesto, el carácter de título de tradición o representativo de mercancías del conocimiento de embarque, es primordial para considerarlo como título de crédito por lo cual el conocimiento se limitará a amparar tan solo las mercancías especificadas en el mismo, es decir, aquellas de las que se men
cione las marcas, números, tipos de bultos, cantidad, calidad, peso, naturaleza o datos análogos de identificación. La inexactitud de la carga o su mal embalaje será responsabilidad del cargador, por lo que el porteador podrá ser indemnizado por los daños o perjuicios derivados de la mala información del cargador, así como para solicitar que el seguro sobre la carga sea cubierto.

Asimismo nuestra Ley N.C.M. establece en su artículo 180. que el consignatario de las mercancías muestre a petición del porteador, la carga transportada al momento de su recepción y de negarse, el porteador se liberará de responsabilidad alguna. El artículo 184, permite cobrar el flete correcto, de acuerdo a las tarifas respecto de las mercancías transportadoras y responder tan solo, según hemos manifestado anteriormente por el valor declarado por el cargador.

En este supuesto , se presenta desde nuestro punto de vista una problemática por demás interesante, en virtud de que consideramos las características de literalidad y representatividad. En primera instancia, esta afirmación no es fácilmente aceptable. Esto es, si el cargador declaró que entregaba ciertas mercancías, apegándose al concepto de literalidad del título, el derecho consignado en él, se mide en la extensión y demás circunstancias que se expresan en la letra del documento . El flete a pagar sería en último de los casos el que se ajuste al precio real según las mercancías transportadas, (cabe acordar que en algunos conocimientos de embarque el flete se cubra al final) , pero el que el transportista responda tan solo por el valor declarado y no por el monto real que corresponda, de conformidad con esta característica, nos podría hacer pensar que en un caso se pasa por alto la literalidad del documento y en otro se apega estrictamente a la misma.

Más consideramos que esto obedece a la mala fe, dolo o error -- del cargador en cuanto a falsear la representatividad del título, que bien puede ocasionar daños o perjuicios al porteador , por lo que debe responder por ello, procurando seguir los principios de justicia y equidad.

Complementando lo antes señalado, la cláusula de los fletes y -- cargos, permite que éste sea pagadero a elección del porteador -- con base al peso bruto de admisión, el peso bruto de descarga --

o ad-valorem o con base al paquete o la unidad de flete usual , o cualquier otra tasa aplicable determinada en el derecho de aduana de los expedidores. Pudiendo calcularse con base a la descripción de la mercancía proporcionada por el cargador.

Finalmente, el conocimiento establece que los fletes y cargos serán pagados por completo sin ninguna compensación, o deducción en la moneda mencionada en el documento o a elección del porteador, en su equivalente en moneda local a las tasas de cambio del mercado en Nueva York, a partir de la fecha de vencimiento del pago del flete y para pagos solo en México al tipo de cambio al que el porteador pueda comprar dólares norteamericanos al valor del día de pago.

Regularmente las empresas armadoras mexicanas, procuran obtener sus cobros en divisas, principalmente en dólares norteamericanos por ser la moneda más utilizada en las operaciones mercantiles marítimas.

Sin embargo diremos que a pesar de lo establecido en el conocimiento o a solicitud del porteador, los cargadores siempre podrán pagar en moneda nacional los conceptos de fletes, cuando dicho pago se realice en nuestro país, habrán de solventarlos en los términos de los artículos 18 de la Ley Orgánica del Banco de México , 8o. de la Ley Monetaria de los Estados Unidos Mexicanos y el 12o. del Decreto de Control de Cambios del 13 de diciembre de

1982, actualmente en vigor, entregando el equivalente en moneda nacional al tipo de cambio controlado de la fecha en que se haga el pago.

En otra cláusula se establece el derecho prendario en favor del transportista sobre las mercancías y los documentos relacionados, por todas las sumas pagaderas al porteador según el propio conocimiento y por averfa gruesa y contribuciones a -- quien sean pagaderas o por los costos de recuperación de los mismos, para lo cual tendrá derecho de vender la mercancía, -- por subasta pública o convenio privado sin aviso al comerciante.

Por otra parte, la carga sobre cubierta o que sea ganado será transportada sin responsabilidad del porteador por pérdidas o daños de cualquier naturaleza o por muerte o enfermedad del ganado.

Los modelos de conocimiento, también contemplan en su cláusulado, aspectos relativos a la especificación de las mercancías -- consideradas como peligrosas, sobre las cuales existe una clasificación que proporciona el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, de la Organización Marítima Internacional.

Este rubro es importante por que mantiene una íntima relación

con la especificación de las mercancías transportadas, por lo que el cargador en caso de entregar mercancías clasificadas como peligrosas, será responsable y garantizará que estas se encuentran correctamente empacadas, según las leyes y reglamentos relativos a este tipo de mercancías que se encuentren en vigor en los países de carga y destino. Estipulándose, que ninguna mercancía que sea o pueda volverse peligrosa será enviada para su transporte sin expreso consentimiento por escrito y sin el contenedor u otra cubierta en que se vaya a transportar y sin que ésta esté marcada en la parte exterior, de manera que indique la naturaleza y características de esa mercancía. Si la mercancía peligrosa se entrega al porteador sin su consentimiento emitido de esa forma o sin marca, o si en la opinión del transportista los productos pueden ser peligrosos, podrán en su caso ser destruidos, llevados a tierra, lanzados por la borda, desechados o convertidos en inotensivos, abandonados, sin compensación al cargador y sin perjuicios para el derecho a flete del porteador.

Dentro de las condiciones establecidas en el formato de conocimiento, se ha optado por estipular reglas relacionadas con la mercancía, para determinar según estas las responsabilidades de las partes. En ellas se habla de la responsabilidad del cargador por no especificar correctamente las mercancías, a la que ya hemos hecho referencia con anterioridad y del derecho de indemnización a cargo del transportista de acuerdo al cono-

cimiento hacia otras personas que no sean el cargador de las mercancías. Así como la forma de entrega de las mercancías, su descarga y el recibo de estas por la persona autorizada para ello, o cuando ésta no la retire en el momento y lugar en que se programó, en cuyo caso de no ser recogidas a partir de los 30 días de su llegada, o por considerar que los daños a las mercancías por este retardo repercuten en su precio, valor o naturaleza, el porteador podrá vender o disponer de las mercancías para compensar las sumas que debe el cargador por el transporte.

En otras cláusulas, se señalan las condiciones aplicables a las mercancías que requieran calentamiento, entriamiento y ventilación especial, siendo responsabilidad del cargador informar de las mismas y de las instrucciones precisas para su traslado y conservación. Por lo que si el cargador empaca de forma correcta las mercancías y proporciona la información respectiva, el transportista será responsable por los daños que ésta sufra por negligencia y todo pacto en contrario será nulo de conformidad con el artículo 3o. párrafo 8o. de las Reglas de la Haya.

La cláusula denominada de responsabilidad mutua, nos pone de manifiesto que el cargador queda desprotegido en caso de accidente sufrido por el buque transportador, al comprometerlo a pagar al porteador una suma suficiente para indemnizar al transportista.

Esto es desde nuestro muy particular punto de vista, ya que -

entendemos que la pretención de esta cláusula, es la de evitar situaciones anómalas o irregulares derivadas de un abordaje en que ambos son culpables. (La responsabilidad según el sistema europeo en caso de falta común, será en proporción con la gravedad en las faltas cometidas respectivamente. Y para el sistema americano, ambos buques son responsables por igual).

Como en todo acto jurídico en que la compañía armadora se obliga, se establece que la renuncia o modificaciones de los términos o condiciones que presenta el conocimiento de embarque, solo podrán ser procedentes si están por escrito y ratificados por un representante legal de la empresa.

Con esto, se limita indudablemente en la práctica, la posibilidad de negociación por parte del cargador, ya que el porteador no aceptará los cambios o adiciones propuestas por los cargadores, que en ejercicio de su derecho proponga con base a nuestra legislación nacional y la propia legislación internacional aplicable.

Finalmente se establece que el conocimiento de embarque estará sujeto a la jurisdicción no exclusiva de la Corte del Distrito de la Ciudad de México, a elección del porteador y la ley de dicho país se aplicará excepto cuando se especifique en otro lugar del presente.

En este sentido, debemos recordar que esta cláusula se apega a

lo señalado en el artículo 3o. de la L.N.C.M. y técnicamente sería más conveniente establecer que la jurisdicción aplicable será la de los tribunales con sede en la ciudad de México.

Ahora bien, en el que suele llamarse anverso aparecen datos tales como: El nombre de la Empresa Armadora, nombre del cargador consignatario, a la orden de, dar aviso de llegada a , avisar a puerto de embarque o de carga, buque, viaje, número, bandera , muelle, puerto donde las mercancías deben ser entregadas, espacio para datos e instrucciones de transbordo . Asimismo no se mencionan los datos proporcionados por el cargador, en lo que se refiere a la identificación de las mercancías como: marcas y números, número de bultos, descripción de las mercancías, medidas, peso y los costos por tarifa y cargos marítimos como los son el flete, a cargo de quien, tarifa, valor, pagadero en, etc.

En esta parte del documento se puede apreciar la aceptación por parte del porteador y sus representantes de la recepción de las mercancías de referencia y el compromiso de transportarlas por mar, sujetando estos compromisos al claúsulado del conocimiento y por ende a la legislación nacional e internacional, aplicable. En adición a lo anteriormente expuesto, diremos que estos datos los requieren los artículos 168 y 169 de la L.N.C.M. y en el ámbito internacional , el Convenio Internacional de Bruse --

ias para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque del 25 de agosto de 1924 y su Protocolo de Modificación del 23 de febrero de 1968 y el propio Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías del 30 de marzo de 1978.

IV.3. Práctica y encuesta, sobre la operatividad del conocimiento de embarque en la aduana marítima del puerto de Veracruz, los cambios que proponemos para lograr una mayor operatividad del título de crédito estudiado.

En primera instancia, es importante señalar que la práctica efectuada para obtener aspectos operativos que solo pueden exponer aquellas personas que tal vez sin saber a ciencia cierta, que naturaleza jurídica tiene el conocimiento de embarque lo manejan diaria y constantemente, dando en consecuencia al documento, un empleo real en las operaciones marítimas de comercio. Si bien es cierto, que cualquier aduana en nuestro país necesariamente maneja los conocimientos tanto para las importaciones como para las exportaciones, nosotros elegimos la aduana marítima del puerto de Veracruz por considerar que es una de las que tiene diariamente un gran volumen de operaciones de este tipo y -- por ser entre otras cosas la puerta tradicional del comercio mexicano.

En las diversas entrevistas que realizamos aplicamos un cuestionario, que elaboramos para procurar obtener información adicional mediante esta encuesta, en la que incluimos las siguientes preguntas:

"Título: Encuesta para obtener información práctica del Conocimiento de Embarque." .

Nombre de la persona que contestaría el cuestionario.

El puesto que desempeña.

Descripción de la actividad que desarrolla.

Qué es para él el conocimiento de embarque.

Si consideraba al conocimiento como un título de crédito.

Que importancia desde su punto de vista tiene el conocimiento de embarque en las operaciones marítimas que se realizan en la aduana.

Que aspectos operativos del conocimiento consideraba que originaban problemas en la aduana.

Y finalmente, si pensaba que el conocimiento de embarque podía ser sustituido por otro documento en las operaciones marítimas y en su caso cual sería ese documento.

Un aspecto que debemos destacar es que en todos los casos de -- los entrevistados el 100% consideró al conocimiento de embarque como un documento de suma importancia, necesario e indispensable para realizar cualquier operación dentro de la aduana. En esta mismo orden de ideas, también la totalidad de las personas consideraron que no es posible sustituir al conocimiento por algún otro documento o al menos no lo conciben ya que en él se basan para diversos trámites aduanales, principalmente porque contiene los datos que describen a la mercancía, en favor-

de quien se consigna, su procedencia y destino final etc.

Es más, se nos aclaró que en caso de extravío del conocimiento -- excepcionalmente los armadores lo sustituyen por otro conoci -- miento, emitido en los mismos términos y condiciones para poder efectuar los trámites necesarios, pero esta sustitución no es -- por otro documento distinto o alguno que pudiera suplir al cono -- cimiento. A mayor abundamiento en relación con este punto el -- Subjefe de la Aduana nos indicó que existe la posibilidad de ne -- gociar la presentación de otros documentos a través de la descrip -- ción de una carta juramentada de acuerdo al artículo 88 del Re -- glamento de la Ley Aduanera, pero en caso de tratarse del cono -- cimiento de embarque no es posible.

La concepción que en la aduana se tiene del conocimiento, es de que es un documento que ampara la mercancía destinada a impor -- tarse o exportarse (80%), un 15% lo consibe como el documento -- que detalla las mercancías y para un 5% es un documento de legi -- timación.

Por otra parte, sorprendentemente solo un 10% consideró que etec -- tivamente el conocimiento de embarque es un título de crédito , el 5% negó que lo fuera y el 85% restante afirmó , que el cono -- cimiento es un título de crédito tan solo en algunas ocasiones, básicamente cuando existe la intervención de una institución na -- cional de crédito.

En relación a la pregunta relativa a los problemas operativos del conocimiento, el 95% coincidió en señalar que los principales problemas se originan, cuando el conocimiento no está debidamente endosado, principalmente cuando la mercancía está destinada a un banco y éste la endosa en favor de un tercero, generalmente un agente aduanal y la firma plasmada en el documento no cuenta también con el sello respectivo del banco consignatario (cedente), razón por la que no se puede determinar si la firma que aparece en el conocimiento es legítima, como lo establece el artículo 29 de la L.G.T.O.C. y siguientes. Por lo que se procede a la devolución de los documentos.

El otro aspecto, es cuando el conocimiento no está debidamente revalidado, es decir, cuando no contiene el sello de la agencia marítima en que exprese su conformidad para que las mercancías amparadas por él sean entregadas en favor de la persona que expresamente señala, dando por entendido que se le ha cubierto de la manera acordada el pago del servicio.

En este mismo sentido, un 65% también hizo alguna acotación referente a otros problemas que se llegan a suscitar, como cuando el conocimiento de embarque se coteja contra el manifiesto de carga y se encuentran en él, diferencias con la manifestada y la que ampara el conocimiento, generalmente debido a fallas administrativas al escribir el número de bultos o kilos, también pueden citarse, los casos en que son distintas las techas de -

la entrega de la mercancía para la aduana y la agencia marítima-
o puertos equivocados y en ocasiones la carencia del nombre del
agente aduanal autorizado , en todos los supuestos la documenta-
ción se regresa para su debida corrección y así posteriormente -
proceder a efectuar los trámites aduanales pertinentes para el -
despacho o retiro de las mercancías.

Cabe señalar que la encuesta se realizó a diversas personas que
por su trabajo manejan conocimientos de embarque, tanto desde -
los sujetos de la sección de importación, pasando por los tar-
jadores de la misma sección de importaciones, que son los encar-
gados de controntar los pedimentos, así como los asistentes en -
la mesa de tránsito y solicitudes temporales, de trámite de con-
tenedores y tráfico interno, navegación y aprovechamos para cono-
cer los puntos de vista de algunos representantes de la Agencia-
Marítima Mexicana, S.A. (Agentes consignatarios de buques de T.
M.M.) y de encargados de esta compañía para realizar gestiones y
trámites aduaneros de internación.

finalmente, consideramos que los cambios más importantes para ob-
tener una operatividad eficiente del conocimiento de embarque ,
consisten en crear un documento informativo que exprese aspectos
fundamentales del documento tanto jurídicos como, prácticos para
poder manejar correctamente un título de crédito tan relevante-
tanto por parte de los transportistas, consignatarios, cargado -
res, autoridades y público en general, como sería el caso concre

to en que los bancos por regla general procurarán endosar correctamente el título en favor de un tercero.

Tal vez cuando las partes participantes cuenten con este tipo de información y conozcan realmente el documento, se creará una conciencia en las mismas que se reflejará en la equidad y funcionalidad plasmada en el cláusulado del conocimiento de embarque, - aceptando que una parte depende de la otra, que los intereses de cada una no pueden predominar sobre la contraria.

C O N C L U S I O N E S

1.- El conocimiento de embarque es un título de crédito de gran importancia tanto a nivel nacional como internacional, es por ello que existe una legislación internacional que lo contempla y que se encuentra en constante evolución para permitir así que el desarrollo del comercio marítimo no se detenga.

2.- El conocimiento de embarque tradicional y el conocimiento denominado, recibido para embarque, tienen la misma jerarquía y aún cuando su función práctica es un tanto distinta su objetivo es el mismo.

3.- El conocimiento tiene la función jurídica y económica de cualquier título de crédito, al permitir por una parte que se efectúen operaciones que suministran riqueza presente, a cambio de un reembolso futuro, así como contribuir a la circulación de la riqueza misma. Por otro lado, el conocimiento, comparte las características propias de los títulos de crédito, a los que nuestra legislación los considera como actos de comercio y como cosas mercantiles, y que son : a) incorporación; b) legítima -- ción; c) literalidad; d) autonomía y e) representatividad.

4.- Se incorpora al título, un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título, y un derecho real sobre las mismas para disponer de ellas. Es decir , los títulos representativos tienen como objeto principal un -

derecho de disposición sobre mercancías y no un derecho de crédito a una prestación en dinero.

5.- El conocimiento de embarque por ser un título representativo, deberá estar comprendido en cualquier acción o negociación que atecte a las mercancías por él amparadas, como lo sería en los casos de establecimiento de un gravamen, embargo o secuestro. Asimismo para reivindicar las mercancías, se requiere torzosamente la exhibición del título que las representa.

6.- El conocimiento de embarque tiene las siguientes funciones:

a) Comprobante de que las mercancías han sido cargadas a bordo, o bien que fueron recibidas para su embarque por el armador o su agente marítimo.

b) Prueba de la existencia de un contrato de transporte marítimo.

c) Es un título representativo de las mercancías y consecuentemente es un título de crédito.

7.- El conocimiento puede sustituir a la póliza de fletamento, pero ésta no puede suplir al conocimiento de embarque.

8.- Por lo que se haya o no expedido póliza de fletamento, el-

cargador tiene derecho a pedir que se le expida un conocimiento de embarque, al naviero, capitán o agente marítimo.

9.- Considerando los argumentos expuestos en nuestros trabajos y el estudio realizado sobre este título, podemos concluir que el conocimiento de embarque: Es el documento que expide el capitán, el naviero o sus agentes marítimos, que ampara el haber recibido determinadas mercancías para ser embarcadas, o a bordo de un buque, para su transporte por mar y que deberán ser entregados al legítimo tenedor del título.

B I B L I O G R A F I A S

- 1.- Astudillo Ursúa Pedro
LOS TITULOS DE CREDITO (PARTE GENERAL)
Editorial Porrúa, S.A. 5a. Edición
México 1983

- 2.- Azcarelli Tullio
DERECHO MERCANTIL
Traducción del Lic. Felipe de Jesús Tena
Editorial Porrúa, S.A. 3a. Edición
México 1970

- 3.- Azcarraga José Luis de
LEGISLACION INTERNACIONAL MARITIMA
ESTUDIO DE DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO
Editorial Instituto Francisco de Vitoria
2a. Edición
Madrid España 1955

- 4.- Barrera Grat Jorge
ESTUDIO DE DERECHO MERCANTIL
Editorial Porrúa, S.A. 2a. Edición
México 1965

- 5.- Barrera Grat Jorge
TRATADO DE DERECHO MERCANTIL. Volumen Primero
GENERALIDADES Y DERECHO INDUSTRIAL
Editorial Porrúa, S.A. 2a. Edición
México 1957

- 6.- Brunetti Antonio
DERECHO MARITIMO PRIVADO Tomo I
Traducción de R. Gay de Moatalla
Editorial Bosch, Casa Editorial 4a. Edición
Barcelona, España 1962

- 7.- Cervantes Ahumada Raúl
DERECHO MARITIMO
Editorial Herrero, S.A. 1a. Edición Retormada
México 1984

- 8.- Cervantes Ahumada Raúl
TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO
Editorial Herrero, S.A. 13a. Edición
México 1984

- 9.- Garrigues Joaquín
CURSO DE DERECHO MERCANTIL Tomo I
Editorial Porrúa, S.A. 5a. Edición
México 1977

- 10.- Lorenzo Benito
MANUAL DE DERECHO MERCANTIL Tomo II
Editorial Victoriano Suárez
3a. Edición
Madrid 1924

- 11.- Malvagni Atilio
CURSO DE DERECHO A LA NAVEGACION.
DERECHO MARITIMO ARGENTINO
Editorial Roque de Palma 3a. Edición
Buenos Aires, Argentina 1957

- 12.- Malgani Atilio
DERECHO MARITIMO.
CONTRATOS DE TRANSPORTE POR AGUA
Editorial Roque de Palma 2a. Edición
Buenos Aires, Argentina 1956

- 13.- Mantilla Molina Roberto L.
LOS TITULOS DE CREDITO
Editorial Porrúa, S.A. 4a. Edición
México 1991

- 14.- Olvera de Luna Omar
MANUAL DE DERECHO MARITIMO
Editorial Porrúa, S.A. 3a. Edición
México 1981

- 15.- Orozco Enrique
LA LEGISLACION MERCANTIL EN
LA REPUBLICA.
(Promovida por la Academia
Mexicana de Jurisprudencia y Legis
lación).
Editorial Mexicana Tipográfica
de la Viuda de T. Díaz de León
2a. Edición
México 1911

- 16.- Pina Vara Ratael de
ELEMENTOS DE DERECHO MERCANTIL
MEXICANO
Editorial Porrúa, S.A. 2a. Edición.
México 1958

- 17.- Ripert Georges
COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO
Traducción de Pedro G. San Martín
Editorial Tipográfica, Editora Argentina
Buenos Aires, Argentina 1954

- 18.- Rocco Alfredo
PRINCIPIOS DE DERECHO MERCANTIL (PARTE GENERAL)
Traducción de la Revista de Derecho
Privado.
Editorial Nacional, S.A. 2a. Edición
Buenos Aires, Argentina 1955

- 19.- Rodríguez Rodríguez Joaquín
CURSO DE DERECHO MERCANTIL Tomo I
Editorial Porrúa, S.A. 10a. Edición
México 1980

- 20.- Targa Celebre don Carlos
REFLEXIONES SOBRE CONTRATOS MARITIMOS
(SACADAS DEL DERECHO CIVIL Y CANONICO
DEL CONSULADO DEL MAR Y DE LOS USOS
MARITIMOS).
Traducción del Lic. Don Juan Manuel
Girón.
Editorial Imprenta de Francisco Xavier García
Madrid 1753
- 21.- Tena Felipe de Jesús
DERECHO MERCANTIL Tomo I
Publicación de la Facultad
de Derecho U.N.A.M.
(Sistema de Universidad Abierta)
México 1981.

O T R A S F U E N T E S

- 1.- BILL OF LADING FOR COMBINED TRANSPORT OR PORT TO PORT SHIPMENT.
Mexican Line (Transportación Marítima Mexicana, S.A.
Conocimiento de Embarque para transporte combinado o de puerto a puerto).

- 2.- DECRETO DE PROMULGACION DEL CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y EL REINO DE LOS PAISES BAJOS FIRMADO EN LA CIUDAD DE LA HAYA EL 18 DE OCTUBRE DE 1984.
Diario Oficial de la Federación del 21 de Agosto de 1986, Tomo CCCXCVII No. 38
Secretaría de Relaciones Exteriores

- 3.- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA
Real Academia Española
Tomo I.
Editorial Espasa Calpe, S.A.
Madrid 1984.

- 4.- ENCICLOPEDIA JURIDICA
OMEBA Tomo XXI
Editorial Bibliográfica
Argentina 1979

- 5.- ORDENANZAS DE LA ILUSTRE UNIVERSIDAD Y CASA DE CONTRATACION DE LA M.N. y M.L. VILLA DE BILBAO.
Aprobadas y confirmadas por las magestades de los Señores D. Felipe V el 2 de diciembre de 1757 y Fernando VII el 27 de junio de 1814.
Editorial París, Librería de Rosa
México, Librería de Galván
1837

- 6.- REGLAS INTERNACIONALES PARA LA INTERPRETACION DE LOS TERMINOS COMERCIALES.
Cámara Internacional de Comercio (C.C.I.)
Incoterms 1953

- 7.- REGLAS Y USOS UNIFORMES RELATIVOS A LOS CREDITOS DOCUMENTARIOS (REGLAS DE VIENA REVISION 1962).
Cámara Internacional de Comercio (C.C.I.)
Traducción del Dr. Raúl Cervantes Ahumada

- 8.- Salgado y Salgado José E.
EL ARBITRAJE Y EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARITIMO (MEMORIA DEL IV SIMPOSIO DE ARBITRAJE MERCANTIL INTERNACIONAL).
Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México .
México 1977

- 9.- Salgado y Salgado José E.
EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU REGLAMENTACION INTERNACIONAL, ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE EL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (REGLAS DE LA HAYA) Y SU PROTOCOLO QUE LO ADICIONA Y MODIFICA DE 1968 (REGLAS DE WISBY) Y EL CONTRATO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS DE 1978 (REGLAS DE HAMBERGO)
Tesis para obtener el doctorado en relaciones internacionales.
México, D.F. 1981
U.N.A.M. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.

LEGISLACION

- 1.- CODIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
(Concordando con el de 1884 antes en vigor y con los de Guatemala, Chile, Argentina y Portugal)
Comentado por el Lic. D. Antonio de J. Lozano
Tomo I
Revista General de Legislación y Jurisprudencia
Librería Madrileña de Juan Boxo 1899

- 2.- CODIGO DE COMERCIO
Leyes y Disposiciones que lo reterman o complementan.
Biblioteca Jurídica de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia .
Madrid España 1869

- 3.- LEY ADUANERA
Editorial Pac , S.A. de C.V.
México, D.F. 1984

- 4.- LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO
Código de Comercio y Leyes Complementarias
Leyes y Códigos de México
Editorial Porrúa, S.A.
México 1982

- 5.- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO
Código de Comercio y Leyes Complementarias
Leyes y Códigos de México
Editorial Porrúa, S.A.
México 1982

