

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

**El Conocimiento de Embarque y su
Función en el Transporte Marítimo**

T E S I S
QUE PARA OBTENER
EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
PRESENTA EL ALUMNO
HUMBERTO SERVIN ESQUIVEL

México, D. F.

1968



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A LA MEMORIA DE MIS PADRES, CON AGRADECIMIENTO INFINITO.

**AL DOCTOR RAUL CERVANTES AHUMADA, EN QUIEN ENCONTRE GENE
ROSA AMISTAD, ENSEÑANZA FECUNDA Y EL EJEMPLO DEL JURISTA
INTEGRO A SEGUIR. CON RECONOCIMIENTO PROFUNDO.**

**AL LICENCIADO FELIPE GALLEGOS,
AMIGO INDEFECTIBLE.**

**A MIS MAESTROS DE LA
FACULTAD DE DERECHO.**

"QUIENES HAN APRENDIDO UN POCO DE HUMILDAD HAN
ABANDONADO LA TENTATIVA DE DEFINIR EL DERECHO".

Max Radin.

**"SI SE HUBIERAN DE ESTUDIAR TODAS LAS LEYES, NO
QUEDARIA TIEMPO PARA INFRINGIRLAS".**

Goethe.

"IM KAMPFE SOLLST DU DEIN RECHT FINDEN"

Rodolfo Von Ihering.

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES

- 1.- Consideraciones Históricas del Transporte por Mar.**
- 2.- Evolución del Transporte Marítimo.**
- 3.- Caracterización del Transporte Marítimo.**
- 4.- El Mecanismo del Transporte por Mar.**

1.- CONSIDERACIONES HISTORICAS DEL TRANSPORTE POR MAR.

Desde remotos tiempos, el mar ha constituido para el hombre una irresistible atracción; esto tiene fácil explicación si pensamos que las dos terceras partes del Planeta está formada por los océanos. De tal suerte a este impulso irresistible, el hombre ha respondido con temeraria actitud lanzándose a las empresas más audaces, con el propósito de consumir la conquista de los mares, pero siempre con el temor que despierta lo desconocido.

Este hecho histórico, ha puesto de manifiesto que las condiciones naturales han determinado de manera definitiva el desarrollo de la navegación, pudiendo esta definirse: Como el complejo de funciones que tienen por objeto los viajes por mar; ha sido también conceptualizado, como el arte de navegar, o sea, llevar o conducir una nave, usando para ello una técnica que permita reconocer y determinar la posición, la ruta, el destino, etc., — que ha de seguir una embarcación.

A este respecto un renombrado autor nos dice lo siguiente: "La Corte de Casación ha decidido que la navegación marítima se caracteriza por los peligros que presenta el viaje por mar, en relación con el carácter relativamente fácil, o en todo caso poco peligroso de la navegación en canales y ríos." (1)

(1) GEORGES RIPERT. Compendio de Derecho Marítimo. Tipográfica Argentina. Buenos Aires 1954. Página 39.

Prácticamente resulta imposible determinar con exactitud, el momento en que se inicia la historia de la navegación. Sin embargo, un hecho sí resulta cierto, o sea, que el transporte por mar es uno de los más antiguos medios de que se ha valido la humanidad para desplazar las mercancías que desde tempranas edades han sido objeto del comercio. A través de los siglos el hombre ha hecho evolucionar este medio de transporte: primero familiarizándose con los peligros que el mar representa, luego aventurándose en el a bordo de rústicas embarcaciones de escasa solidez y precaria estabilidad, cuya fuerza propulsora era la energía humana aplicada a los remos. Posteriormente se descubre la vela, cuyo uso, permite aliar la potencia del viento a la desarrollada por los remeros.

Ya en posesión de una mayor acervo de conocimientos en el arte de la navegación, y sin duda acicateado por su misma naturaleza proclive al comercio el hombre canaliza sus esfuerzos y su genio inventivo a lograr mejores navíos, más sólidos, más veloces, más grandes; en fin, en todo sentido más aptos para desempeñar la misión de convertir a la navegación en algo práctico, seguro y rentable. Lo que vino a determinar que el transporte por mar sea factor determinante en el desarrollo de la humanidad.

El Transporte marítimo podemos decir, nació aparejado al nacimiento mismo del navío, ya que éste, es desde su origen una máquina destinada y construída con ese fin, es decir, un artefacto que tiene por objeto llevar a bordo una carga útil, a un destino determinado, en atención a las-

necesidades impuestas por el comercio en auge, merced al proceso de desarrollo de los pueblos.

Como puede deducirse de lo anterior, desde los más remotos tiempos el buque ha constituido uno de los más importantes medios de transporte, tanto de personas, como de mercancías. Y al igual que todas las actividades del hombre que tienen relación con el comercio, el transporte marítimo está plagado de peligros y problemas, que han tenido que ser superados y resueltos, primero conforme a normas consagradas por la costumbre y los usos en la antigüedad; posteriormente por normas escritas de las que más adelante hablaremos.

Algunas regiones geográficas han sido desde la antigüedad escenario de una intensa navegación, y aún hoy día lo siguen siendo: bástenos citar el Mar Mediterráneo, el Egeo, el Báltico, el Adriático, el Mar del Norte, etc. El desarrollo de la navegación en estos lugares, obedece sin duda a las particularidades que presentan en favor del fomento del comercio, por ser asiento de las más antiguas civilizaciones, añadiéndose las circunstancias políticas y de dominio económico que desde esos mares se pudo ejercer sobre los territorios mencionados.

Todo lo anterior constituyó un conjunto de factores que impulsaron a los hombres de la época a convertir a los mares en el medio de comunicación más empleado.

Un prominente historiador menciona lo siguiente:

"Gracias a estas posibilidades, la mayor parte de las civilizaciones que cuentan en la Historia, nacieron en esos países marítimos y luego irradiaron desde las costas, tanto hacia el interior de las tierras, como, por el mar hacia el exterior". (2)

"El dominio de la navegación no comprende únicamente los mares, sino que se extiende efectivamente a los cursos de agua importantes y a los grandes lagos. Sin embargo, estos últimos completamente aislados, no han tenido ninguna influencia en la navegación propiamente marítima, la única que aquí nos interesa. Pero sucede de otra manera en los grandes ríos, particularmente en la vecindad de las costas, cuando se alargan para formar deltas o estuarios. El Nilo ha desempeñado un papel preponderante en el desarrollo de la navegación en el Mediterráneo Oriental, no tan sólo como vía navegable complementaria de las rutas marítimas que incluso probablemente habían adelantado en el tiempo, sino también influyendo en el carácter mismo de las naves" (3).

2.- EVOLUCION DEL TRANSPORTE MARITIMO.-

El progreso de la navegación se desenvuelve en el ámbito que hemos señalado, y factores tales como, los vientos, las corrientes marítimas y los contornos de las costas fueron pauta para su desarrollo.

(2) PIERRE CELERIER. Historia de la Navegación . Editorial Diana, S.A.- México, D.F. 1966 Página 10.

(3) PIERRE CELERIER. Op. Cit. p.p. 10 y 11.

Siempre la actividad marítima es mayor en los lugares donde la costa ofrece una mejor protección o abrigo a los barcos contra la acción vilenta del oleaje, y de los vientos adversos. Eludiéndose los lugares que presentan accidentes naturales y peligrosos para la navegación, tales, como arrecifes y bancos de coral. Esto queda patente al observar la intensa navegación de fueron escenario el Mar Egeo y el Mediterráneo Oriental, debido al gran número de Islas que se encuentran en esa zona, y presentan características favorables para la construcción de puertos, que por las seguridades que reúnen permiten recibir barcos de todos los tipos, inclusive aquellos que en la época tenían un calado importante.

Por lo que se refiere al régimen de los vientos, se puede decir que fué cuestión de largo tiempo reunir los conocimientos necesarios para saber con precisión la dirección y fuerza de los mismos, y poder establecer un sistema que permitiera el aprovechamiento de los mismos para el desarrollo de la navegación.

El viento tuvo una importancia enorme en la realización de los grandes viajes de descubrimiento y colonización, como los celebérrimos alisios.

También las corrientes marinas han desempeñado un papel de importancia trascendental en el progreso logrado por la humanidad en materia de navegación: bástenos tomar como ejemplo la hazaña realizada por Cristóbal Colón, quien supo valerse inteligentemente de las corrientes del Golfo

de México.

Un autor evoca románticamente los más antiguos tiempos de la navegación: "Sería en efecto apasionante seguir la evolución que condujo a los escandinavos a construir esos magníficos barcos que fueron sus DRAKKARS, y saber desde cuando navegan los juncos chinos cuyo modelo es probablemente el más antiguo de todos los que conocemos". (4)

En efecto la Historia nos ilustra una serie de embarcaciones, — que como las egipcias que nos muestran los jeroglíficos presentan facetas interesantes: los frágiles esquifes que son controlados únicamente por una largapértiga o con un zagual, que es un remo que no tiene apoyo en el barco. — Ya desde cuatro mil años A.C. se pone en juego la fuerza del viento que — al actuar sobre una rudimentaria vela rectangular, permite maniobrar convenientemente la embarcación.

LOS FENICIOS.

Los Fenicios, tenidos en la Historia como el pueblo de comerciantes por excelencia, resulta un ejemplo interesante para conocer el desarrollo del transporte marítimo: "Los Fenicios, que eran vecinos de los judíos, constituían una tribu semítica que en tiempos muy remotos se habían establecido a lo largo de la costa del Mediterráneo, y fundaron dos ciudades bienfortificadas: Tiro y Sidón. Con tal actividad emprendieron el comercio con-

(4) PIERRE CELERIER. Op. Cit. Pág. 29.

sus naves, que en poco tiempo conquistaron el predominio comercial de los mares del Oeste. Sus buques iban a Grecia, Italia y España y hasta llegaron a aventurarse más allá del estrecho de Gibraltar, atracando en las islas Scilly donde comparaban estaño. Por doquier que fueran, establecían pequeñas estaciones comerciales (factorías) a las que daban el nombre de colonias. Muchas de ellas constituyeron la base de ciudades modernas como Cádiz y Marsella." (5)

Se deduce de lo transcrito, que los Fenicios comerciaban con todo lo que les garantizaba un beneficio, y como base para ese comercio -- contaban con sus naves y su amplio conocimiento de los mares.

También hacían de intermediarios comerciales entre los pueblos del Este y los países más importantes de Europa. Estos pueblos hicieron progresos en materia de navegación, que sólo fueron superados siglos más tarde.

LOS GRIEGOS.

Revista singular importancia la función del pueblo Griego, por sus aportaciones y mejoramiento a las técnicas del comercio y de la navegación.

"Los griegos aprendieron de los Egeos el arte del comerciar, -- que éstos a su vez, habían aprendido de los fenicios. Fundaron colonias a la manera de ellos, y aún mejoraron algunos procedimientos, como el de ge

(5) HENDRIK VAN LOON. Historia de la Humanidad, Editorial Diana, S.A. México D.F. 1963 Páginas 62 y 63.

neralizar más al uso de la moneda en las operaciones mercantiles con el extranjero. En el siglo VI antes de nuestra era se habían establecido firmemente a lo largo de la costa del Asia Menor y pronto llegaron a suplantar comercialmente a los fenicios. No era cosa grata a éstos, pero no se sentían con bastantes fuerzas para comprometerse en una guerra con los competidores griegos". (6)

Desde luego, que el dominio del comercio marítimo por los griegos se consolidó posteriormente, con las épicas batallas libradas con los ejércitos persas que se habían lanzado a la guerra con el auxilio de las naves fenicias, como nos lo ilustran los episodios de las Termópilas, Salamina y Platea.

ROMA.

Durante la dominación del Imperio Romano, se registró un gran progreso de carácter técnico, en materia de la navegación marítima, ya que la inmensidad señalada a los territorios conquistados, sobre los cuales ejercieron su dominio, les planteó la necesidad de organizar un control militar, político y comercial sobre los mares, vías obligadas para mantener la comunicación dentro del imperio.

Consumada la caída del Imperio Romano, viene como consecuencia el deterioro y fin de la preponderancia del comercio de Occidente-

(6) HENDRIK VAN LOON. Op. Cit. Pág. 93.

en gran parte del Mediterráneo, que cae bajo la dominación de los musulmanes que se apoderan del mar Tirreno, ejerciendo su poderoso dominio desde el Africa y España afianzando sus posesiones con el apoderamiento de las islas de Córcega, Cerdeña, Sicilia y las Baleares. Y sólo se logra mantenerlos alejados del mar Egeo y del Adriático, merced a la fuerza de la flota del imperio Bizantino.

A fines del siglo IX se comienza a reanudar el comercio marítimo entre Occidente y Oriente, resurgiendo el dominio de los mares por las ciudades de la Europa Occidental.

"Constantinopla y los puertos cristianos de Oriente dejaron pronto de ser los únicos objetivos de la navegación de las ciudades Bizantinas de Italia y Venecia. El espíritu de empresa y la codicia eran en aquellas ciudades demasiado poderosos y necesarios para que se negaran, por escrúpulos religiosos, a reanudar sus antiguas relaciones comerciales con Africa y Siria aunque ambas estuviesen entonces en poder de los infieles. Desde fines del siglo IX se les ve esbozar con ellas relaciones cada vez más activas. Poco les importa la religión de sus clientes con tal que paguen.

El afán de lucrar, que la iglesia condena bajo el nombre de la avaricia, se manifiesta aquí en su forma más brutal. Los venecianos exportan hacia los harenes de Siria y Egipto jóvenes esclavas que iban a rapar o a comprar a la costa dalmata, y ese comercio de esclavas contribuyó probablemente a la incipiente prosperidad, en la misma forma que la trata de

negros en el siglo XVII a la de numerosos armadores de Francia e Inglaterra. A esto hay que agregar el transporte de maderas de construcción y del hierro, materias de las que carecían los países islámicos. No cabe duda, sin embargo, que dichas maderas se utilizaron para construir barcos y dicho hierro para forjar armas que se emplearán contra los cristianos y tal vez contra los mismos marineros de Venecia. El mercader, entonces, como siempre considera únicamente el interés inmediato y el pingüe negocio que puede realizar." (7)

Nada puede detener el desenfreno y la avaricia, representados por el afán febril de hacer negocios que dejaran enorme utilidad, y que permitía a los mercaderes hacerse ricos de la noche a la mañana. Pues quedó demostrado entonces que ni las medidas tomadas por el emperador, para evitar que se suministraran a los infieles elementos que pudieran ser empleados al fin inmediato de hacer la guerra, ni las amenazas proferidas por el papa, en el sentido de que todos los individuos que comercien con esclavas, serían excomulgados, surtieron efecto alguno, y las enormes riquezas continúan acumulándose incesantemente y surge entre toda la población de Venecia una especie de fiebre del comercio, a grado tal que llega un momento en que el comercio es la única actividad a que se dedican los habitantes de esta ciudad, y hacen de él el medio de vida principal.

(7) HENRI PIRENNE, Hist. Ec. y Social de la Edad Media. F. de C.E. -- México 1966. Página 20.

Fué en esta época, cuando hace su aparición la sociedad EN COMMENDA. Y a partir de entonces el CLERIGO pasa a formar parte de la tripulación regular de los buques de entonces, su presencia obedecía a la necesidad que experimentaban los armadores de organizar sus cuentas, y de mantener con sus corresponsales una comunicación escrita, que les permitiera estar informados sobre las operaciones comerciales que realizaban.

"Dicha riqueza se desarrolla según un movimiento ininterrumpido. Por todos los medios a su alcance, la ciudad de los canales trata, con una energía y una actividad sorprendentes, de impulsar ese comercio marítimo que es condición esencial de su existencia. Se puede decir que toda la población se dedica al comercio y vive de él, en la misma forma que en el continente todos los hombres viven de la tierra. Esta es la razón por la cual la servidumbre, consecuencia ineludible de la civilización rural de aquellos tiempos, no se conocía en aquella ciudad de marinos, artesanos y mercaderes. Sólo la fortuna establecía entre ellos diferencias sociales, pero éstas no dependían de su condición jurídica. Desde un principio las ganancias comerciales suscitaron una clase de acudados comerciantes, cuyas operaciones presentaron desde entonces un carácter netamente capitalista. La sociedad en commenda aparece desde el siglo X y es con toda evidencia una imitación de las prácticas del Derecho consuetudinario del mundo bizantino. El progreso económico se manifiesta en forma indiscutible por el empleo de la escritura, que es indispensable para cualquier movimiento de negocios de-

cierta importancia. El "Clérigo" forma parte de la tripulación de cada barco que zarpa al exterior, y de ello se debe inferir que los armadores aprendieron muy pronto a llevar por sí solos sus cuentas y enviar cartas a sus corresponsables. Ninguna reprobación, inútil es decirlo, condena en esta ciudad el ejercicio del gran negocio. Las familias más notables se dedican a él; el propio Dux da el ejemplo y, lo que parece casi increíble para los contemporáneos de Luis el Piadoso, esto sucede en la primera mitad del siglo IX, en 1007. Pedro II Orseolo dedicaba a funciones caritativas las utilidades provenientes de una cantidad de 1,250 libras que había empleado en ciertos negocios. En las postrimerías del siglo XI, la ciudad estaba repleta de opulentos patricios propietarios de numerosas participaciones en los armamentos marítimos (sortes), cuyos almacenes y desembarcaderos (stationes) estaban situados a lo largo del Rivo-Alto y de los muelles que no se extendían cada vez más a las orillas de las islas de la laguna." (8)

Todas las anteriores circunstancias convirtieron a la Ciudad de Venecia, en una verdadera potencia marítima y desde entonces tuvo un control absoluto sobre los puertos del Mediterráneo, y con una serie de alianzas con el imperio bizantino, logra eliminar a los piratas que originaban estragos a las naves venecianas. Y logró monopolizar todo el tráfico marítimo del Mediterráneo.

(8) HENRI PIRENNE. Op. Cit. p.p. 20 y 21.

"En tal forma, todo el Mediterráneo se abría o, mejor dicho, se volvía a abrir a la navegación occidental. Como en la época romana, se restablecen las comunicaciones en todo este mar esencialmente europeo. El dominio del Islám sobre sus aguas ha terminado. Los cristianos han arrebatado a los infieles las islas cuya posesión garantizaba la supremacía del mar. Cerdeña en 1022, Córcega en 1091, Sicilia en 1058-1090. Poco importa que los turcos asuelen los principados efímeros fundados por los cruzados y que el condado de Edesa haya sido conquistado por la media luna en 1144, y Damasco en 1154; que Saladino haya tomado Alep en 1183, y después, en 1187, Acre Nazareth, Cesárea, Sidón, Beirut, Ascalón y, por fin, Jerusalén, y que, a pesar de todos sus esfuerzos los cristianos no hayan logrado recuperar hasta nuestra época el dominio de Siria, que la primera cruzada había conquistado. Por muy importante que haya sido en la Historia general y por mucho que haya influido desde entonces en los destinos del mundo, el impulso de los turcos no cambió la situación que las ciudades italianas acababan de adquirir en el levante. La nueva ofensiva del Islam se extendía sólo a tierra firme. Los turcos no tenían flota y no trataban de crear una. Lejos de perjudicarles, el comercio de los italianos con las costas de Asia Menor los beneficiaba. Gracias a él, las especias, traídas por las caravanas de China y de India, podían transitar hacia el Oeste, hacia las regiones sirias, donde las recogían los barcos italianos. Nada, pues, podía ser más provechoso que la persistencia de una navegación que servía -

para mantener la actividad económica de las regiones turcas y mongolas." (9)

Cabe mencionar en este punto, la importancia enorme que tuvo la flota de Venecia para la realización de las cruzadas. Concedores, — los armadores de los beneficios enormes que proporciona toda actividad relacionada con la guerra, en estos momentos en que la demanda del transporte marítimo experimentaba una enorme necesidad determinó que se apresuraran a la construcción de nuevos barcos, que pudieran dar satisfacción a las necesidades militares de las cruzadas. Concomitantemente, la fundación de principados en el oriente de las líneas de transporte. Todo lo anterior incrementó de tal modo el transporte marítimo, que en la época de Ricardo Corazón de León las operaciones militares se efectuaban en su totalidad por mar.

"El renacimiento del comercio marítimo, desde un principio, — coincidió con su penetración en el interior de las tierras. No sólo se inició desde entonces la agricultura, solicitada por la demanda de sus productos, en una economía de intercambio que va a renovar su organización, — sino que se vé nacer una industria orientada hacia la exportación. Admirablemente situada entre los poderosos focos comerciales de Venecia, Pisa y — Génova. Lombardía fué la primera en despertar. El campo y las ciudades participaban también en la producción: el primero con sus trigos y su vino, — las segundas con sus tejidos de lino y de lana. Desde el siglo XII, Lucca — fabrica telas de seda, cuyas materias primas recibe por mar. En Toscana, —

9) HENRI PIRENNE. Op. Cit. p.p. 29-28.

Siena y Florencia se comunican con Pisa por el valle del Arno y sienten el influjo de su prosperidad. Detrás de Genova el movimiento se comunica a la costa del golfo de León y llega hasta la cuenca del Ródano. Los puertos de Marsella, Montpellier, Narbona extienden su radio de actividad en Provenza, en la misma forma que Barcelona extiende el suyo en Cataluña.

La expansión de estas regiones marítimas es tan vigorosa, que, desde el siglo XI se propaga hacia el Norte y comienza a rebasar los Alpes por los pasos que, en el siglo X, los sarracenos de la Garde-Frainet bloqueaban tan peligrosamente. Por el Brenner sube de Venecia hacia Alemania, -- por el Septimer y el San Bernardo llega al valle de Saona y del Rin; por el monte Cenis, al del Ródano. El San Gotardo, que por tanto tiempo fue infranqueable, se convirtió a su vez en vía de tránsito cuando un puente apoyado en las rocas de los desfiladeros lo permitió. Desde la segunda mitad del siglo XI se sabe que hubo Italianos en Francia. Es más que probable -- que frecuentaran en aquella época, las ferias de Champaña, en donde encontraban la corriente comercial que, salida de las costas de Flandes, se dirigía hacia el Sur." (10)

Resumiendo, podemos decir que también las cruzadas, tuvieron como resultado importantísimo, haber contribuido a lograr que las ciudades italianas obtuvieran el predominio marítimo y comercial en el Mediterráneo,

(10) HENRI PIRENNE. Op. Cit. p.p. 31-32.

creando con ello una actividad capitalista, que posteriormente se extendería a otras regiones de Europa.

Todas las anteriores operaciones de navegación, se hacían por medio de transportes que tenían una forma redonda o ventruda debido a las limitaciones de la longitud, impuestas por la problemática de su construcción. La envergadura de estos navíos fue creciendo paulatinamente, a la par que se les dotaba de otras características que les permite ampliar considerablemente su capacidad de carga.

En estas circunstancias, es como llegamos al siglo XVII, que puede considerarse como uno de los más importantes en la Historia de la navegación.

"El esfuerzo se dirigirá, pues, ante todo, a la construcción naval que llegará a ser rápidamente una verdadera industria, organizada muy pronto sobre principios muy modernos.

La concepción del navío en ella misma cesará de ser totalmente rutinaria, en manos de superartesanos, arquitectos navales elaborarán planos completos, antepasados de nuestros actuales ingenieros del genio marítimo y algunos como Sané (1754-1831) alcanzarán una perfección jamás superada. La realización hará enormes progresos tanto en la selección y preparación de los materiales (madera, telas, cordaje), como en la unión de las diferentes partes del barco, asegurándole una solidez y una longevidad a

toda prueba: se verá a algunos barcos navegar durante setenta u ochenta años en una carrera sembrada de tempestades y de combates.

Pero el acrecentamiento de las dimensiones permanecerá muy limitado antes de la utilización del hierro y luego del acero vengan a hacer que el tonelaje dé pasos de gigante." (11)

Entre el período de tiempo, que vá de fines del siglo XVII-- a mediados del siglo XVIII; el vapor, el empleo del hierro y del acero para la construcción de los cascos de los barcos, y la introducción de la hélica-- como medio de propulsión. Fueron innovaciones, estas de la mayor impor-- tancia y originaron revolucionarios progresos en la construcción de los na--- víos, que abrieron al mismo tiempo la puerta de una era, en que el trans-- porte marítimo se convirtió en el más importante; para algunos países, en -- renglón indispensable en su economía, que estaba fundamentalmente basada-- en el transporte marítimo y en el comercio estrechamente ligado con él. -- Circunstancia que aún prevalece para algunos países esencialmente maríti-- mos.

"Las grandes compañías comerciales que abrieron el camino-- al desarrollo colonial manejaban un sistema de transporte como apéndice de una función mercantil. Así funcionaron la liga Hanseática, las compañías-- concesionarias del tráfico en las Indias, la casa internacional de banca de-

(11) PIERRE CELERIER. Op. Cit. p.p. 47-48.

los Fúcar, la firma financiera de los Rotschild a principios del siglo XIX, -- existiendo grandes empresas, como la United Fruit Company, que operaba -- por medio de sus filiales con casi un centenar de buques para transportar -- mercancías y pasajeros." (12)

En esta época, es cuando se inicia una etapa de desarrollo -- verdaderamente colosal, en materia de transporte marítimo. Teniendo principalmente en cuenta para la realización de este desenvolvimiento, una serie de factores, tales como: lo económico del transporte, la capacidad enorme -- para transportar grandes volúmenes de mercancía a distancias notablemente -- grandes, que hace posible que esta llegue a los puntos más apartados de la tierra, y que de otra manera no sería posible hacer llegar mediante el uso de otro medio de transporte. Merced a las anteriores ventajas, y a otras -- muchas que no mencionaremos, la navegación y el transporte marítimo han -- desempeñado un papel decisivo en el progreso de los pueblos que tienen necesidad del comercio, y que son todos los pueblos civilizados.

"En nuestros días esta orientación de grandes compañías comerciales, que por sí o por medio de empresas subsidiarias manejan importantes flotas comerciales, se ha extendido mucho. El sistema es corriente en las -- más poderosas compañías petrolíferas, de transporte de mineral, de carbones,

(12) FRANCISCO FARIÑA GUITIÁN. El transporte Marítimo y sus Sistemas de Responsabilidad. Editado por el Consejo Superior de investigaciones científicas. Madrid 1959. Página 10.

etc. El ejemplo ha cundido, y otras muchas empresas diversas han formado sus flotas propias, generalmente a base de buques modernos, especializados para el transporte de productos de su negocio principal, como los de la celulosa, de maderas, de productos químicos, etc." (13)

IMPORTANCIA DE LA PROPULSION NUCLEAR.

En nuestro siglo, a partir del año 1930 se descubrió, que --- ciertos elementos, como el uranio principalmente, al descomponerse en su estructura atómica, podía liberar enormes cantidades de energía. Y que si esta desintegración liberadora de esa ingente cantidad de energía podía ser controlada por medio de un aparato para su aprovechamiento.

Así pues se perfeccionó un aparato denominado reactor, en el cual la fisión de los elementos es convenientemente controlada, y su energía destinada a labores de gran utilidad que resultarían considerablemente más baratas que las que se obtienen con el empleo de las fuentes de energía convencional. Desde luego las perspectivas de empleo de la energía atómica en el transporte marítimo, son halagadoras.

"Este nuevo medio de propulsión permite: eliminar los grandes espacios requeridos en los buques para los combustibles tradicionales, como el petróleo y el carbón; elegir las rutas comerciales más convenientes, sin necesidad de estar subordinadas a las escalas de abastecimientos y desarro--

(13) FRANCISCO FARIÑA GUITIÁN Op. Cit. p.p. 10-11.

lizar una velocidad mayor que la de los buques tradicionales.

EE.UU. de Norteamérica, la Unión Soviética e Inglaterra han encarado la construcción de buques mercantes nucleares. En la actualidad navegan con el sistema de propulsión nuclear dos Buques, el norteamericano "Savannah" destinado al transporte de carga y pasajeros, y el rompehielos soviético "Lenin". El primero puede desarrollar una velocidad de 21 nudos y tiene una potencia normal en el eje de 20,00 caballos de fuerza". (14)

El buque como medio de transporte, sigue siendo en la actualidad el más importante en la economía de los países que, teniendo la necesidad de importar y exportar grandes volúmenes de materias primas y de artículos elaborados, dependen de manera substancial del transporte marítimo.

"Se dice algunas veces que el fruto de los barcos no es muy prometedor, y sin embargo, existen buenas perspectivas de progreso ulterior, tanto en su cantidad como en su calidad, por que es el caso que el tonelaje actual total de barcos en el mundo ha subido a aproximadamente el doble de lo que era antes de la guerra, en tanto que el comercio y los transportes internacionales va en aumento de año en año. Los cálculos japoneses del tonelaje bruto de los barcos del mundo para 1970 dan una cifra de 170 millones de toneladas.

Las tendencias de mejora de los barcos modernos son:

(14) JOSE DOMINGO RAY. Derecho de la Navegación. Editorial Abeledo Perrot. Buenos Aires 1964, p.p. 19-20.

- 1.- Barcos mayores.
- 2.- Velocidades superiores.
- 3.- Funcionamiento más económico.
- 4.- Navegación mejor.
- 5.- Mayores comodidades y seguridad.
- 6.- Mayores garantías.

Con estas tendencias, los barcos están mejorando. Si miramos atrás a los cambios pasados, vemos que no es imposible prever el aspecto exterior real de los barcos del futuro.

La construcción de barcos se basa en la síntesis de muchas ramas de la tecnología, y la Historia nos dice que los progresos en la construcción naval se han producido como resultado del progreso en materiales, energía y medios de propulsión, así como en las condiciones sociales. Algunas veces, los cambios han sido revolucionarios, como resultado de ideas totalmente nuevas en estos campos afines.

En términos generales, una de las tendencias recientes ha consistido en la especialización de los tipos de los barcos como por ejemplo, en barcos para minerales, o buques cisterna, y esta tendencia se irá acentuando hasta ser las diferencias entre los diversos tipos muy pronunciadas. Por ejemplo, los barcos para minerales, los buques cisterna y las clases similares de barcos aumentarán en tamaño tanto como el funcionamiento eco-

nómico lo permita, siendo el aumento de velocidad de importancia secundaria. En relación con los barcos de pasajeros, en cambio, las consideraciones de comodidad vienen en primer lugar, aunque la de la velocidad no les viene a la zaga." (15)

3.- CARACTERISTICAS DEL TRANSPORTE MARITIMO.

Comúnmente se emplea en el mismo sentido, y queriendo referirse a una misma cosa, los conceptos, transporte marítimo y tráfico marítimo.

En realidad este último fue una actividad del pasado, en que se estilaba que el propio dueño del navío, al que se le denominaba patrón, tenía la obligación de acompañar a los mercaderes. En el curso de la expedición se comerciaba o vendían las mercancías, en los diferentes puertos en que se hacía escala. También se daba el caso de que una persona encomendara, mediante un convenio al patrón de la nave o a un mercader, - dinero o mercancías, para que una vez traficadas y obtenido un lucro, dicho lucro o ganancia se invirtiera en la compra de nuevos géneros.

De este tipo de negocio deriva la operación conocida como la encomienda. Estos actos fueron los que se denominaron, TRAFICO MARITIMO.

(15) YOSHIHIRO WATANABE. Del libro, El Mundo en 1984. Editorial Siglo Veintiuno Editores, S.A. México D.F. 1967 p.p. 243-244.

"El tráfico marítimo va perdiendo su carácter limitado local y se activa su funcionamiento lento primitivo; los intereses económicos movilizables acrecen en importancia por el intercambio y el transporte que los distribuye y que extendiendo progresivamente su radio de acción con el comercio por mar e instituciones coordinadoras de los heterogéneos intereses de los -- mercaderes de diferentes países.

A principios del siglo XIV ya aparecen, legalmente separadas las actividades comerciales de las propias del transporte marítimo." (16)

Del párrafo transcrito se deduce que, el transporte marítimo-- estaba considerado como cosa o factor complementario del tráfico marítimo,-- que en realidad ocupaba la función principal.

La palabra transporte, en una de sus acepciones es: Acción-- de transportar. "Transportar V.T. (Lat. Transportare) llevar de un lugar a -- otro" (17).

CASO TIPICO DE TRANSPORTE.

Para explicar el carácter peculiar de las actividades regula-- das por el Derecho de la Navegación, y con fines didácticos describiremos-- las operaciones tal como se dan en la realidad en un caso típico de trans-- porte; al mismo tiempo individualizaremos los distintos sujetos que intervie--

(16) FRANCISCO FARIÑA GUITIÁN. Op. Cit. página 6

(17) Diccionario Larousse París Octubre 1950.

nen en la operación. Mencionaremos también las situaciones excepcionales y los riesgos propios del hecho navegatorio, con el objeto de mostrar en forma muy general el panorama de la explotación de la navegación y el vocabulario usual empleado en la comercial, que constituye el más importante y el principal destino de la navegación.

El punto de partida y referencia que usaremos en esta exposición será el siguiente ejemplo de una operación hipotética. Supongamos -- que se conviene un transporte de 100 lingotes de hierro del puerto de Rotterdam hasta el puerto de Buenos Aires, mediante el pago de un flete de 20 - dólares por tonelada. Este es un contrato de Transporte que se documenta-- por un conocimiento. Los sujetos intervinientes en la operación son, el car-- gador, que debe entregar la mercancía en el puerto de carga para su trans-- porte; el transportador, que debe conducir los efectos hasta el puerto de -- destino, en el mismo estado en que los recibió en el puerto de embarque, -- y el consignatario, que debe recibir la mercadería en el puerto de desti -- no." (18)

Con lo anterior podemos improvisar una definición de lo que es el transporte marítimo. (Transporte marítimo es la acción de llevar a -- bordo de un buque, personas o mercancías, de un puerto a otro, mediante el pago de un flete pactado y que se documenta mediante un contrato y un

(18) JOSE DOMINGO RAY. Op. Cit. pp. 41-42.

embarque, tratándose de mercancías).

"Antiguamente, lo más común era que el propietario del buque comprara las mercancías para luego venderlas en otros puertos. También solían viajar los dueños de las mercaderías en el buque. Tiempo después, ya no viaja el propietario, sino que encarga su gestión comercial a otra persona: el sobrecargo.

Finalmente, el propietario del buque no es el que transporta las mercancías sino que confía esa tarea en manos de los tripulantes.

Ya en el siglo XIX, a causa de la gran transformación que se produjo en la navegación con la aparición del buque de vapor, surgen formas nuevas de utilización de buques o contratos con tipicidad propia, tales como el Time Charter, el fletamento total, parcial, el transporte de mercaderías, el pasaje, el remolque, Etc." (19)

Vemos claramente, que el transporte marítimo se hace en la actualidad mediante un contrato.

"Si el propietario del buque lo utiliza para transportar las mercancías que le pertenecen, hay explotación comercial, sin que haya transporte por mar. Antiguamente los mercaderes eran armadores. Hoy todavía unos mercaderes tienen una flota, por ejemplo, compañías de ferrocarril

(19) HECTOR A. SCHULDREICH TALLEDA. Derecho de la Navegación Cooperativa de Derecho y Ciencias Sociales. Buenos Aires 1963 Página 265.

riles, importadores de petróleo, etcétera.

Más a menudo, el propietario del buque lo explota efectuando transportes por cuenta de otros. Los contratos que estipula son denominados FLETAMENTOS por el código. El nombre proviene de la palabra flete, que designa el precio del transporte. El armador es el fletante, el propietario de las mercancías el fletador. La expresión fletar con un buque tiene-- por otra parte un doble sentido, exactamente como la expresión alquilar un inmueble. La misma palabra designa el contrato, así trate de la obligación de una u otra parte: un armador fleta un buque; un remitente de mercancías fleta un buque." (20)

La ley de Navegación y comercio marítimos en su artículo -- 167 dice lo siguiente: "El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque, o bien, el transporte de cosas determinadas. Podrá pactarse señalándose específicamente un buque o sobre nave indeterminada." (21)

Se puede apreciar con lo que ha quedado dicho en párrafos-- anteriores, respecto de las características del transporte marítimo, que este concepto es distinto y abarca funciones diferentes del tráfico marítimo, a -- pesar de que generalmente se emplean indistintos términos para referirse a --

(20) GEORGES RIPERT. Op. Cit. Página 193.

(21) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Editorial Herrero. S.A. México, D.F. 1964.

una misma cosa.

Queda sentado, de manera que no deja lugar a dudas, que - en la actualidad el transporte marítimo no tiene por objeto realizar tráfico- o comercio alguno, tal como ocurría en la edad media, durante la cual la- función principal estaba constituida por la negociación de las mercaderías - llevadas a bordo en compañía de los mercaderes.

En la actualidad el transporte marítimo está íntimamente ligado a la realización de un contrato de transporte de cosas, mediante el cual una de las partes, contrae frente a otra, mediante el pago de un flete, la- obligación de entregar una mercadería en el puerto de destino guardando el mismo estado que tenían cuando las recibió.

4.- EL MECANISMO DEL TRANSPORTE POR MAR.

La complejidad de el mecanismo de transporte por mar, es -- verdaderamente abrumadora, por causa de que en el intervienen un gran nú- mero de factores de carácter económico, técnico, administrativo y político. Así como un sinúmero de otras características que tienen relación con el -- mismo transporte.

Debe tomarse en cuenta también de manera muy especial, -- que el transporte marítimo a consecuencia de los grandes avances de la tec- nología, se ha convertido en una actividad altamente especializada. Amén de representar la inversión y manejo de enormes intereses económicos, res--

pecto de los cuales existe la necesidad de mantener en constante movimiento.

"El transporte por mar de mercancías aparece vinculado a --- grandes intereses económicos. El abastecimiento de los propios mercados, la obtención de productos y manufacturas del exterior, la balanza comercial -- con sus importaciones y exportaciones, es decir, todo el sistema económico de una nación, se encuentra ligado, más o menos directamente, a las facilidades existentes para sus transportes por mar. Por ello la ordenación del -- tráfico marítimo alcanza gran trascendencia, justificando la atención y tutela de los Estados y el necesario control que, en forma cada vez más acentuada se establece para esas actividades." (22)

Todo esto implica una incesante actividad a lo largo de las - rutas marítimas de un número cada vez más grande de mayores buques, que involucra a la vez a grandes complejos económicos y a un número ingente de personas, que tanto en tierra como en el propio mar se encargan de --- mantener organizado el transporte marítimo, respecto del cual tienen inge-- rencia armadores, cargadores, aseguradores, bancos, financieras, gobiernos, etc.

"El mecanismo jurídico de estos transportes es, por todo ello de gran complejidad. Aparte de las contingencias aleatorias que pueden --

(22) FRANCISCO FARIÑA GUITIÁN. Op. Cit. pp. 29-30.

presentarse a la aventura marítima, siempre insegura, emergiendo los casos—
de averías comunes, de abordaje, de auxilio o salvamentos, de embargos, —
cón sus regulaciones internacionales específicas, las propias relaciones con—
tractuales entregadas en el viaje del buque con sus cargamentos a bordo, —
tienen tratamientos muy variados en las legislaciones nacionales." (23)

(23) FRANCISCO FARIÑA GUITIÁN. Op. Cit. pp 29-30.

CAPITULO SEGUNDO

FLETAMENTO

- 1.- Contrato de Transporte de Cosas.**
- 2.- Obligación del Fletante y del Fletador.**
- 3.- Conocimiento de Embarque y Póliza de Fletamento.**
- 4.- Función del Conocimiento de Recibo para Embarque.**
- 5.- Función del Conocimiento en el Transporte por Mar.**

1.- CONTRATO DE TRANSPORTE DE COSAS.

La evolución de la técnica del transporte marítimo, así como la necesidad de regular esta actividad, trae como consecuencia la creación de las normas que habrán de aplicarse a esta importante actividad, integrada por la compleja función del transporte marítimo.

Como todas las operaciones que están sometidas a riesgos y peligros, la navegación tiene que estar regulada por un régimen jurídico -- que establezca las condiciones particulares que caracterizan a la misma. -- Es el Derecho Marítimo como conjunto de reglas, el que aporta esos preceptos que integran el régimen propio que se aplica a las relaciones que surgen entre las partes, con motivo de la prestación del servicio que efectúa el -- transportador y el contratante que hace uso del mismo.

Es conveniente señalar en el presente punto, por ser importante tener siempre a la vista estas circunstancias, que el derecho marítimo tiene estrecho vínculo con las diversas disciplinas jurídicas como nos lo aseveran los tratadistas cuando dicen: "En las diferentes disciplinas jurídicas se estudian las relaciones que se derivan de la navegación marítima. -- De este modo el derecho Internacional Público comprende una parte importante relativa a las relaciones marítimas en tiempos de paz y en tiempos de guerra; el derecho Administrativo, se ocupa de la policía de la navegación, de los puertos, del mar territorial; El derecho penal de los delitos que pue

den ser cometidos a bordo de los navíos; el derecho Fiscal, los impuestos -- por el uso de los puertos de la navegación".(24) Para hablar de las respon- sabilidades que tienen los propietarios y armadores, tenemos que salir fuera del ámbito del derecho civil, que tradicionalmente regula todo lo relativo a los contratos, existiendo dentro del derecho marítimo, dadas las caracte- rísticas del transporte por mar, un régimen particular referente a dichas res- ponsabilidades.

El contrato de fletamento es sin duda, el que reviste mayor importancia en el derecho marítimo, al grado de que es el contrato en torno al cual se desarrollan todos los demás contratos de esta rama. No podemos imaginarnos la existencia del comercio marítimo, el fletamento de pasaje, el seguro de transporte etc., sin el contrato de fletamento.

Este es un contrato de carácter consensual, es decir que no requiera de ninguna formalidad para su existencia, pero tradicionalmente se ha otorgado de manera escrita. Nuestro sistema jurídico así lo acepta, al respecto el Art. 157 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo prescribe:

"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 cargados se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos --

(24) GEORGES RIPERT. Op. Cit. Página 11.

que deban transportarse y a pagar el flete". (25)

El código de Comercio no nos proporciona una definición del contrato de fletamento, y únicamente se limita a señalar la forma en que debe otorgarse y determina sus efectos al describirnos: Art. 727 "El contrato de fletamento deberá extenderse por duplicado en póliza firmada por los contratantes, y cuando alguno no sepa o no pueda, por dos testigos a su ruego. La póliza de fletamento contendrá, además de las condiciones libremente estipuladas, las circunstancias siguiente: (26) Podemos observar que esta redacción resulta anticuada e infuncional, en relación con la nueva definición de la Ley vigente.

Consideramos que es de gran utilidad mencionar cuales han sido y cuales son en la actualidad, las más usuales formas de contrato de transporte de cosas por mar y al mismo tiempo tendremos la oportunidad de hacer un breve análisis de tales formas.

El contrato de transporte por mar reviste diversas modalidades dentro del derecho marítimo, las cuales solo nos limitaremos a enunciar, ya que no es nuestro objetivo concreto, hacer un estudio detenido de los diferentes tipos de contrato de fletamento existentes, y únicamente nos interesa señalar las relaciones que guardan con el conocimiento de embarque.

(25) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS 1964.

(26) CODIGO DE COMERCIO. Editorial Porrúa México, D.F. 1962.

Al efecto seguiremos la clasificación que hace el destacado tratadista del derecho marítimo Malvagni. "La persona que desea transportar mercaderías en un buque, pues de convenir con el propietario armador de éste:

a) Que todas las cavidades del buque destinadas al transporte de mercaderías quedarán a su disposición para realizar uno o más viajes determinados, lo que constituye, podemos adelantarlo, un flete por viaje.

b) Que sus mercaderías se embarquen con un destino determinado, a bordo de un buque, sin perjuicio de las mercaderías que embarquen otras personas, contratando directamente con el propietario o armador de --aquél, lo que es llamado fletamento a carga general.

c) Que el propietario o armador del buque, conservando su tenencia, lo pondrá a su disposición, durante cierto tiempo, con capitán y tripulación, y perfectamente armado y equipado para navegar, con el fin de realizar los viajes que ella le indique, transportando mercadería o personas, lo que constituye un fletamento a tiempo (time charter).

d) Que el propietario del buque lo pondrá a su disposición transfiriéndole la tenencia, sin armar ni equipar, y sin capitán ni tripulación, durante un tiempo convenido para utilizarlo en el transporte de mercaderías o personas, contrato que es comúnmente conocido como una locación". (27)

(27) ATILIO MALVAGNI. Contratos de transporte por agua. Editorial Roque Depalma. Buenos Aires. 1956 Páginas 50-51.

Analizaremos algunos de los artículos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, con el objeto de determinar cuales son las formas de contratos de fletamento que reglamenta nuestro sistema jurídico. -- Primeramente el artículo 157 de dicha ley prescribe: "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 de transportarse y a pagar el flete". (28)

De una manera más concreta encontramos reglamentado el -- contrato de fletamento, en los apartados B y C del Capítulo II del título -- tercero, denominado, de los contratos, de la ley a que venimos haciendo -- mención, en que se encuentran señaladas tanto las formas en que debe efec -- tuarse la entrega de la carga, las obligaciones de las partes, etc.

En el artículo 167 encontramos claramente señaladas las for -- mas de contrato de transporte de cosas, dicho artículo contiene lo siguien -- te: "El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque, o bien, el transporte de cosas determi -- nadas. Podrá pactarse señalándose específicamente un buque o sobre nave -- indeterminada. (29)

Finalmente en el apartado D, denominado del transporte de --

(28), (29) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Cit.

cosas determinadas, el artículo 189 señala: "Si se tratase de cosas determinadas el portador podía transportarlas en cualquier buque, siempre que se alteren las condiciones de seguridad de la navegación que se consignan en el contrato". (30)

De esta manera queda visto que nuestro sistema jurídico reglamenta cuatro formas de contrato de transporte de cosas, a saber:

- a) Arrendamiento de navío.
- b) El que se limita a una parte de la capacidad de carga -- del buque.
- c) El que tiene por objeto contratar la totalidad de la capacidad de carga del buque.
- d) El que tiene por objeto la transportación de una cosa determinada, comunmente llamado a carga general.

Antiguamente, como ha quedado explicado en el capítulo anterior, el propietario del buque hacia uso del mismo para el transporte de mercancías que también eran de su propiedad, dando por resultado que en esta actividad había una explotación de tipo comercial, pero de ninguna manera transporte por mar en el sentido en que se conoce en la actualidad, pues el mercader desempeñaba el papel de armador.

En la actualidad sólo las grandes compañías petroleras, mine--

(30) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, citada.

ras y otras de enormes recursos poseen una flota de barcos con el objeto de realizar la transportación de sus propios productos.

Podemos decir que en la actualidad, la práctica usual en el transporte marítimo, es que la explotación se realice, ya no por el propietario del buque, sino por medio de otra u otras personas. Veamos otra opinión: "Dejemos de lado la figura abstracta del propietario, por que la propiedad se concreta en un derecho real de una persona sobre una cosa (el buque), con independencia de la naturaleza y finalidad del uso que pueda hacerse del buque. Cuando el propietario abandona el quietismo de su derecho de propiedad y explota el buque directamente se convierte, por ese hecho en armador.

Esa explotación es importante y compleja; por su naturaleza - misma debe efectuarse en lugares muy distantes del domicilio del armador; - requiere asimismo, actividades muy diversas y especializadas. El armador - no puede actuar por si sólo y debe forzosamente recurrir a la colaboración de múltiples agentes. La mayor parte actúa a bordo del buque, son los -- agentes llamados marítimos. Los principales son el capitán y la gente de mar. Frente a ellas se encuentran los agentes terrestres, que realizan en tierra una actividad estrechamente vinculada con la navegación." (31)

(31) RODOLFO MEZZERRA ALVAREZ. Curso de Derecho Marítimo. Talleres Gráficos 34, S.A. Montevideo 1946 Pag. 133.

2.- OBLIGACIONES DEL FLETANTE Y EL FLETADOR.

Georges Ripert, refiriéndose a las partes que intervienen en la formación del contrato de transporte, dice lo siguiente. "Las partes llevan nombres particulares: el transportador es el fletante. Esta palabra ha caído en desuso se emplea la expresión armador." (32).

En párrafo continuo de la misma obra, el autor dice respecto de la otra parte contratante, "El fletador es el remitente de las mercancías. Raramente es empleada en materia marítima la palabra "remitente" - que es utilizada en el transporte terrestre. Se dice en general fletador, -- cuando se trata de un contrato de fletamento total, y cargador cuando se trata del transporte de mercancías por mar". (33)

La responsabilidad que corresponde al transportador, históricamente aparecere regulada por las costumbres, mismas que a lo largo del tiempo fueron objeto de recopilación.

Podemos encontrar mención a las responsabilidades surgidas del transporte de mercancías en antiguísimas leyes, como los Roles de Olerón que en su artículo 10 hablaban de la obligación del patrón y de la tripulación de descargar bien las mercancías objeto del contrato. Y en el Consulado del mar encontramos ciertas reglas relativas a los actos, contratos y condiciones de los fletamentos entre patrón y cargador.

(32) GEORGES RIPERT. Op. Cit. Pag. 205.

(33) GEORGES RIPERT. Op. Cit. Pag. 205.

En realidad, sólo podemos hablar de la aplicación de un ordenamiento legal moderno a partir de la promulgación de las ordenanzas de Colbert, que fueron dictadas por ese ministro durante el reinado del rey -- Luis XIV. El título III de dichas ordenanzas se denomina precisamente, DE LOS CONTRATOS MARITIMOS.

Estas ordenanzas revisiteron una importancia tal, que los codificadores del siglo pasado las consideraron como la fuente más rica, y el propio Ripert, al dividir la historia de las fuentes del derecho marítimo, toma a las ordenanzas de Colbert como punto divisorio entre dos períodos.

Es desde luego importante mencionar a las ordenanzas de Bilbao, por la relevancia que tuvieron como antecedente de las legislaciones-americanas. Como queda visto desde tiempos inmemoriales, el transporte marítimo a venido evolucionando en lo que se refiere a su reglamentación legal, y a medida que avanza su evolución, los problemas relacionados con esta materia se multiplican, como consecuencia de las innumerables legislaciones pertenecientes a los diferentes países y que de alguna u otra manera están conectados con el transporte por agua.

Las anteriores circunstancias han tenido como efecto un sostenido esfuerzo, por parte de diferentes países para lograr la uniformidad de los estatutos, leyes y demás instrumentos legales, bajo cuyo imperio ha de desenvolverse la actividad a que hemos venido refiriéndonos.

Hablando particularmente del conocimiento de embarque, men

cionaremos a la convención de Bruselas de 1924 sobre la unificación de --
ciertas reglas relativas a dicho conocimiento.

"La convención de Bruselas de 1924 reproducen muchos de --
los principios que imperaban en los conocimientos y se caracteriza por esta-
blecer una responsabilidad legal y de orden público para el transportador --
que, si bien puede aumentarse, no puede reducirse ni limitarse en todo lo-
que se refiere al período del transporte marítimo, es decir, desde la carga-
hasta la descarga de las mercaderías.

En esa convención, a pesar de que el transportador comprome
te un "resultado", la entrega de las mercaderías en las mismas condiciones
en que las recibió, se establecen algunas de exoneración que tiende a tipi-
ficar su obligación como de "medio". En efecto, el transportador se exone
ra de responsabilidad acreditando el empleo de la "debida diligencia" en -
poner el buque en condiciones de navegabilidad o cuando él ni sus depen-
dientes son pasibles de culpa.

Por otra parte, esa convención consagra una serie de casos -
de exoneración, si el capitán o tripulación incurren en culpas de carácter-
náutico, si el incumplimiento se produce por causas de incendio, peligro -
de mar y otras hipótesis que permiten afirmar que la responsabilidad del --
transportador de cosas por mar, es muy distinta a la de transporte de merca-
derías por tierra." (34)

- 3.- Recibir las mercaderías o cargamento estipulados o sea - dejar a disposición del fletador, el buque durante el -- tiempo estipulado para carga (estadía).
- 4.- Empezar el viaje una vez recibida la mercancía.
- 5.- Custodiar la carga durante el viaje por medio del capi-- tán.
- 6.- Conservar la carga como depositario y entregarla a la -- vista de los conocimientos.
- 7.- Conservar la ruta fijada, si el fletante no se reserva el derecho de cambio de ruta.
- 8.- Entregar el cargamento a sus destinatarios. (35)

3.- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y POLIZA DE FLETAMENTO.

Es usual que el fletamento sea cual fuere su modalidad debe probarse en forma escrita. Para el efecto se cuenta con dos instrumentos - probatorios de dichos contratos, a saber:

Para el fletamento parcial o total, se emplea la póliza de - fletamento.

Cuando se trata de un fletamento a carga general, se hace - uso del conocimiento de embarque.

Sigamos en este punto a un destacado autor. "La póliza de

(35) VERSION MECANOGRAFICA DE APUNTES TOMADOS EN CLASE DE-
DER. MARITIMO México 1964.

fletamento es un instrumento privado, no obstante que el código prevé la intervención de un escribano o un corredor marítimo en su celebración. En la práctica, la concreción de estos contratos se efectúa por medio de formularios tipos para cada zona y especie de mercadería, redactados por conferencias con representación de las partes interesadas. De modo tal, que al formularse un contrato de fletamento sólo tienen las partes que agregar las cláusulas especiales y llenar los espacios en blanco. (36)

Creo conveniente agregar algunos conceptos a fin de determinar de una manera más comprensible las diferencias que existen entre la póliza de fletamento y el conocimiento de embarque: a este respecto el maestro Schuldreich es muy claro en su exposición como se podrá apreciar en el párrafo que a continuación se transcribe: "Hay póliza de fletamento siempre que se realiza un contrato de fletamento en todo o en parte, por que aquí hay obligación de poner a disposición del fletador el todo o parte del buque. En este caso puede no existir el conocimiento.

Por ej.: la fábrica que contrata un buque para transportar su propia mercadería: con la póliza de fletamento se demuestra la celebración de un contrato sobre disposición en todo o parte de un buque, y con el conocimiento es extendido por el capitán.

(36) HECTOR A. SCHULDREICH TALLEDA. Derecho de la navegación. - Cooperador de Derecho y Ciencias Sociales Buenos Aire. 1963. Página 217.

Con un conocimiento no se puede probar la existencia de un contrato de fletamento en todo o en parte de un buque. En cambio, cuando la carga es general, no hace falta póliza de fletamento; hay simplemente conocimiento.

La póliza es prueba del contrato.

El conocimiento es la prueba de la entrega de la mercadería."

(37)

Siguiendo con la investigación sobre la diferencia que existe entre estos dos importantes documentos que venimos analizando, y con el objeto de dejar claramente definida la función y naturaleza del conocimiento, que es en realidad el documento principal en esta tesis ya que, este es el objeto de la misma; no podemos dejar de mencionar la opinión del maestro Atilio Malvagni, quien es uno de los más profundos estudiosos del derecho marítimo en Latinoamérica, sobre este tema opina: "Ya hemos dicho que, en principio, las pólizas de fletamento son utilizadas en el transporte de mercadería a granel, como el trigo o el carbón, en que todas las bodegas quedan a disposición del fletador. Es la forma corriente de explotación de los TRAMPS. En cambio, el conocimiento se otorga en el caso de transporte de cantidades determinadas ("parciales") de dichas mercaderías que ocupan una o más bodegas, o de cantidades de bultos, cajones, bolsas, etc.,"

(37) HECTOR A. SCHULDREICH TALLEDA Op. Cit Pág. 311.

o de unidades aisladas de automóviles, máquinas etc., todo lo cual suele ser materia de transporte en los buques LAINERS". (38).

Considero que de ninguna manera sale sobrando, que se intercale en este momento una pequeña nota aclaratoria, respecto de ciertas palabras en inglés que se emplean en el párrafo anterior por el autor; me refiero a las palabras TRAMPS, que es la que se usa para señalar a aquellos buques que hacen un recorrido irregular a través de los mares, sin tener un punto fijo de destino, de ahí la palabra, que quiere decir vagabundo. Y LINERS que se refiere a aquellos buques que efectúan sus viajes a lo largo de rutas establecidas, y con regularidad.

A continuación el mismo autor hace una valiosa observación: "Pero ocurre en la práctica que fletamentos totales o por entero de un buque se formalicen verbalmente, cuando se trata de armadores o agente de responsabilidad. En tales casos no existe pólizas de fletamento y solamente se otorga el conocimiento por la cantidad de mercaderías que se han embarcado y que, generalmente, ha llenado todas las bodegas del buque.

El conocimiento viene a desempeñar el papel de póliza de fletamento y a sustituirla." (39)

En virtud de concurrir en todo contrato de fletamento grandes intereses económicos, se han consagrado la obligación, que es a la vez

(38) ATILIO MALVAGNI. Op. Cit. Pág. 129.

(39) ATILIO MALVAGNI. Op. Cit. Pág. 129.

una necesidad jurídica, de documentar dichos contratos, ya sea, por medio de la póliza de fletamento, o por medio del conocimiento de embarque que hemos venido estudiando.

En los usos internacionales relativos al comercio marítimo se ha consagrado el término "CHARTER-PARTY" para designar a la póliza de fletamento, mismo que tuvo su origen en los tiempos en que al formalizarse los contratos de fletamento, dicho documento se expedía en ejemplar único.

Podemos darnos cuenta que la póliza de fletamento ha venido siendo desplazada por el uso del conocimiento de embarque, aunque se da con frecuencia el caso de que ambos documentos pueden concurrir en un contrato de fletamento, y los países que han sido tradicionalmente transportistas aún conservan en sus legislaciones las disposiciones relativas a la póliza de fletamento.

Finalmente mencionaremos en este renglón, otro comentario acerca del conocimiento de embarque en lo que se refiere a su función: "El conocimiento es de importancia capital dentro del derecho marítimo; tiene dos funciones.

En primer lugar representa una prueba del contrato, cuando no se ha firmado la póliza de fletamento, en cuyo caso el transporte se regula por lo que resulte del conocimiento y determina los derechos y obligaciones del naviero, capitán y fletador con relación a la carga; por otra parte es un reconocimiento de las mercancías hecho por el capitán, un tí--

tulo representativo de las cargadas. Título que, sin tener un carácter abstracto como en derecho alemán, su transmisión equivale a la tradición material de la mercancía, con lo que se efectúan operaciones de venta y crédito aún durante el transporte. A quien se transfiera el conocimiento adquirirá sobre las mercancías todos los derechos y acciones del cedente o endosante." (40)

Más adelante encontramos en páginas del mismo autor, los siguientes conceptos sobre las ventajas y diferencias del conocimiento de embarque, respecto de la póliza de fletamento:

"Como dice Gameogicoechea, el conocimiento reviste mucha más importancia que la póliza de fletamento, pues esta puede o no existir y ser firmada por las partes, pero el conocimiento debidamente firmado y autorizado es indispensable siempre y constituye la prueba de la ejecución del contrato. De donde se siguen que la póliza de fletamento puede ser reemplazada por el conocimiento, pero no viceversa, por cuanto la póliza no acredita el embarque de la carga a bordo ni la ejecución del contrato." (41)

(40) ARTURO VIDAL SOLA. El Conocimiento de Embarque en el Transporte Internacional. Librería Bosch. Barcelona 1955. Pág. 57.

(41) ARTURO VIDAL SOLA Op. Cit. Pag. 58.

4.- FUNCION DEL CONOCIMIENTO DE RECIBIDO PARA EMBARQUE.

Respecto de este documento existen diversas opiniones sobre su definición y origen, por ejemplo RIPERT dice: "El conocimiento que no lleva el nombre del buque recibe en la práctica el nombre de recibido para embarque en oposición al conocimiento embarcado, que indica el nombre del buque". (42)

Y a continuación el mismo autor, respecto al origen del conocimiento de recibido para embarque dice lo siguiente: "La práctica del recibido para embarque se ha desarrollado en la época moderna por dos razones. La primera es que en ciertos comercios, el remitente de las mercancías quiere enviar el conocimiento antes de haber cargado. La segunda es que, cuando un buque se detiene poquísimos tiempo en un puerto de escala, el cargador lleva la mercancía de antemano y no puede hacer firmar el conocimiento por el capitán". (43)

Sin embargo, en opinión de otro autor el origen del conocimiento de recibido para embarque es otro diferente: "Tiene su origen (refiriéndose al conocimiento recibido para embarque) con motivo de la escasez de bodegas en la primera guerra mundial. Dicho conocimiento acredita el hecho de haberse recibido la mercadería para su embarque, pero no el hecho de haberse embarcado. El cargador en posesión de este documento,

(42) GEORGES RIPERT. Op. Cit. Pag. 212.

(43) GEORGES RIPERT. Op. Cit. Pag. 212.

puede negociar la carga antes de ser embarcada y el armador cobrar anticipadamente el flete." (44)

Quiero manifestar mi opinión sobre el nacimiento y evolución del conocimiento recibido para embarque: La evolución en los medios de transporte marítimo, sin duda alguna desempeña papel importante en el nacimiento de este documento.

A la par que la iniciación del uso de la máquina de vapor, de la hélice y el motor de explosión, que abrió nuevos e insospechados avances al desarrollo de los barcos de gran tonelaje y alta velocidad. Al mismo momento aparecen nuevos usos en la práctica del transporte por agua.

El empleo de grandes buques trae como consecuencia el abaratamiento de los fletes, y concomitantemente el incremento de la demanda de los transportes marítimos factores estos que unidos a la producción masiva de determinados artículos y materias primas, y el aumento de la demanda de los mismos. Produciéndose una notable escasez en materia de bodegas suficientes, dándose el caso de abarrotamiento de mercancías dentro y fuera de los almacenes, con los consiguientes perjuicios, ya que no podía ser negociada la mercadería por falta de conocimiento, que hasta entonces era otorgado únicamente después de realizado el embarque de las mercaderías.

(44) HECTOR A. SCHULDREICH TALLEDA Op. Cit. Pag. 352.

Además de los factores anteriores, en la aparición del conocimiento de recibido para embarque, también tuvo influencia, el hecho de haberse logrado itinerarios fijos, así como la regularidad en las salidas y -- llegadas de los buques a los puertos de embarque, particularmente en aquellos denominados puertos de escala, pues el cargador tenía la facilidad de llevar las mercaderías a las bodegas del puerto correspondiente, antes de la llegada del buque y ampararse mediante el conocimiento de recibido para -- embarque.

CAPITULO TERCERO

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

- 1.- NACIMIENTO Y EVOLUCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.**
- 2.- DEFINICION DE TITULO DE CREDITO.**
 - a) Definición de conocimiento de embarque.**
- 3.- CLASIFICACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE CONFORME A LA TEORIA GENERAL DE LOS TITULOS DE CREDITO.**
- 4.- CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, Y SU CONTENIDO.**
- 5.- OTROS TIPOS DE DOCUMENTOS.**

1.- NACIMIENTO Y EVOLUCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

En el transporte marítimo, tiene lugar un intenso y variado movimiento de mercaderías con diferentes destinos. Estas mercaderías están amparadas principalmente por el conocimiento de embarque.

Para encontrar el origen de este documento debemos remontar nos hasta la época del medioevo, tiempos en que era conocido o considerado como un recibo de mercancías que habían sido embarcadas para su transporte, es decir, se trataba de un documento simplemente probatorio en su redacción.

En la época a que nos referimos era costumbre que en todo buque viajara un escribano, llamado escribano de a bordo y cuya misión era anotar minuciosamente en un cartulario o cartolario, todas las mercancías que se embarcaban en el buque, y estaba obligado a extender a los cargadores, cuando estos lo solicitaban, una síntesis de las anotaciones registradas en el mencionado cartolario. Esta síntesis, una vez efectuada tenía el carácter de documento probatorio, a manera de recibo que amparaba las mercaderías que habían sido llevadas a bordo; el escribano controlaba la estiba y demás operaciones previas al transporte.

El mecanismo era más o menos el siguiente:

Conforme se recibían las mercancías objeto del transporte a-

bordo del navío, se anotaban las características de la carga; tales como la clase, el peso, el número de bultos, etc., en el cartulario o cuatemus, como también se le llamaba. A medida que se efectuaba la recepción de los efectos o carga, se extendían de manera provisional unos recibos, que posteriormente eran canjeados por los recibos definitivos; estos últimos eran firmados por el capitán del navío, esta nueva forma de expedición del conoci- miento de embarque se encuentra reglamentada a partir de las ordenanzas de Bilbao del año 1560.

El conocimiento ha venido sufriendo una serie de transforma-- ciones, que lo han convertido en un documento cada día más importante -- merced a su evolución, que entre otras cosas trae consigo el nacimiento de la cláusula a la orden que es una característica propia de los títulos de crédito. Dicha cláusula se menciona por primera vez en el año de 1737 en -- las ordenanzas de Bilbao.

En el siglo XVI el conocimiento de embarque se redacta de la manera siguiente:

"Conozco yo Francisco Gandulfo, maestre después de Dios de la gallaceta que Dios salve nombre Nuestra Señora de la Concepción que al presente será surta y ancorada en la ría de Santo Domingo para seguir el -- presente viaje a la ciudad de Cádiz, conozco que resciví e tengo dentro -- de dicho navío de vos Acome Arco, a saber: un quintal y veinte libras de caña fistola que llevo junto con la mía y una talega en que 16 libras todo-

lo cual envío a nuestra cuenta y nuestro riesgo y por que es verdad que lo llevaré y lo entregaré, llevandome Dios en salvamento, obligo a mi persona e bienes, el dicho navío, fletes y aparejos y lo mejor parado del y lo firmo en mi nombre., fecho en Santo Domingo a 20-8-1560. Yo dí dos conocimientos de un tenor, uno cumplido el otro no valga.- Francisco Gandulfo" (45).

Esta típica redacción de conocimiento de embarque fué empleada por largo tiempo en España, y su uso se prolonga hasta la mitad del siglo XIX.

A su primitiva redacción que era muy sencilla se van aumentando cláusulas que transforman radicalmente al conocimiento; interviniendo en esta evolución factores tales como el progreso de la navegación a vapor. Siendo las más importantes empresas de transportación las que se esforzaron en encontrar medios más expeditos para realizar el transporte marítimo, como el representado por un conocimiento de uso general y uniforme, con el objeto de hacer más fáciles las operaciones que son llevadas a cabo en los puertos de embarque.

También hemos observado, respecto del conocimiento de embarque, que por su importancia internacional en el transporte por mar una tendencia de todos los países hacia la unificación de las legislaciones, bus

(45) FRANCISCO FARIÑA GUITIÁN. Op. Cit. Pág. 55.

cando afanosamente que dichas normas, que regulan el conocimiento de embarque sean de la mayor semejanza posible.

Las reglas de la Haya de 1921 constituyen la más señalada — prueba de estos esfuerzos internacionales por la unificación de las reglas que hemos venido mencionando. En ellas se inspira la formulación de las leyes-anglosajonas relativas a este asunto.

Progresivamente han venido incluyéndose en el conocimiento de embarque diversas cláusulas de exoneración que beneficia al porteador.— Muchas de estas cláusulas han dejado de tener importancia y significado; ta les como las relativas a actos de Dios, Piratas y enemigos del Rey, que en tiempos pasados tuvieron mucha importancia.

Esas cláusulas de exoneración se hicieron innumerables, refiriéndose a toda clase de accidentes y riesgos que pudieran realizarse y acontecer en el transcurso del viaje, posiblemente a causa del incremento incesante del transporte y de la heterogeneidad de los cargamentos, a la enorme cantidad de bultos aislados que hacen sumamente difícil ejercer un control— exacto de los efectos embarcados, comprobando con toda precisión los datos contenidos en el conocimiento.

Aparejadas a las anteriores circunstancias hicieron su aparición ciertas reservas que eran anotadas en forma manuscrita o bien impresas en el cuerpo mismo del conocimiento, en el sentido de no quedar garantiza das determinadas características de las mercancías, como el peso, contenido,

número de bultos, estado, etc.,

Estas cláusulas de exoneración fueron una invención de los armadores ingleses.

Dada la circunstancia, de que gran parte de la carga que transportaban los buques británicos era suministrada por los cargadores americanos. En el año de 1893 se promulgó en los Estados Unidos de Norteamérica, una ley que se conoció con el nombre de su autor, HARTER ACT. En la que se establecieron las disposiciones necesarias que hicieron posible la notable disminución de las citadas cláusulas de exoneración, permitiendo al mismo tiempo exigir responsabilidad a la persona investida con el carácter de transportista o bien a sus representantes.

En el Canadá apareció una ley equivalente a la HARTER ACT. que se conoció con el nombre de CANADIAN WATER OF GOODS ACT."

La HARTER ACT, es sin duda alguna el antecedente de las reglas de la Haya de 1921 y de la convención de Bruselas de 1924.

En efecto la INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION, convocó a los transportistas, cargadores y banqueros, a una reunión cuyo objeto era el de redactar un estatuto básico que tuviera aplicación en los casos en que el transporte estuviera amparado por medio de un conocimiento de embarque.

Dicha reunión se efectuó en 1921 en la ciudad de la Haya,

y de la cual salieron elaboradas las reglas que llevan el nombre de reglas - de la Haya.

Estas reglas contemplan la creación de un conocimiento tipo, - pero sus propósitos no llegaron a aplicarse en la práctica.

En una reunión internacional posterior a la de la Haya, llevada a cabo en Buenos Aires el mes de Agosto de 1922. Y en una conferencia que tuvo su sede en Londres el mes de octubre de 1922, fueron tratados de nuevos los puntos y reglas de la Haya.

Más tarde, del 18 al 26 de octubre del mismo año de 1922 - en la ciudad de Bruselas, tuvo lugar una conferencia diplomática en la que se logró establecer un convenio que fué firmado el 25 de agosto de 1924.

En dicho convenio se solicita y recomienda a los países signatarios que se tomaran las medidas necesarias para que se adaptasen a las legislaciones respectivas, las normas establecidas en el convenio de Bruselas en todo lo concerniente al conocimiento de embarque.

"Esta convención, sin duda, una de las de mayor trascendencia entre las vigentes, ha sido incorporada a la legislación de gran parte - de los Estados tanto típicamente cargadores como típicamente amadores, tanto compradores de fletes, como vendedores de bodegas: Gran Bretaña, Bélgica, Francia, Países Escandinavos, Estados Unidos, Holanda, etc. El protocolo de firma de la Convención establece que las altas partes contratantes podrán adoptar la Convención, ya dándole fuerza de ley, ya incorporan-

do en la respectiva legislación nacional las reglas aprobadas, en la forma más apropiada a dicha legislación. Indudablemente, desde el punto de vista de la unificación del Derecho de la Navegación, en cuya obra está empeñado el comité marítimo internacional, lo cual es la aprobación lisa y llana de la Convención Internacional, aunque ello implique desde luego, la coexistencia de un doble juego de normas jurídicas: el de la convención internacional y el de la ley interna. Aquel regirá los contratos de transporte amparados por conocimientos emitidos en cualquiera de los estados contratantes (Art. 10 de la Convención), y el segundo los casos en que los conocimientos se emitan en los Estados no contratantes. Algunos Estados como Francia e Italia no sólo han ratificado la convención, sino que han dictado leyes internas que reproducen las normas de la Convención, aunque han sido ordenadas según una sistemática jurídica distinta. (46)

Numerosos países atendieron a las recomendaciones que se hacían en el convenio, y a raíz de él surgieron diversas leyes de carácter nacional:

THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT de Inglaterra en el mismo año de 1924. Una ley del 28 de Noviembre de 1928 en Bélgica que fué incorporada al código de comercio. La ley del dos de Abril de 1936.... Y en los Estados Unidos, una ley denominada The Carriage of goods sea act (Acta de transporte de mercancía por mar) fué promulgada en (46) MANUEL GONZALEZ LEBRERO. Op. Cit. Pág. 237.

1936, que dejó inoperante a la HARTER ACT.

2.- DEFINICION DE TITULO DE CREDITO.

Es necesario hablar en este capítulo, aunque sea brevemente a manera de introducción, de los títulos de crédito con el objeto de abordar el conocimiento de embarque con su carácter de título clásico o típico representativo de mercancías. Para el efecto tomaremos como guía las importantes opiniones de destacados tratadistas del derecho mercantil.

Las necesidades jurídico-mercantiles de la vida jurídica moderna, ha aguzado el ingenio de los juristas, empeñados en la búsqueda de formas adecuadas y rápidas que permitan la movilización de la riqueza material. Dicho ingenio ha sido llevado a niveles tales, que ha permitido realizar operaciones financieras y comerciales que importan sumas fantásticas, — sin haberse movido un sólo céntimo, de las arcas de los grandes bancos.

Esto sólo es posible gracias al uso de los títulos de crédito, — que llevan incorporado un concepto jurídico, que constituye un derecho sobre una suma determinada o una cantidad de mercancías.

De este modo encontramos que el grueso de las operaciones comerciales del mundo contemporáneo se efectúan por medio de estos títulos, que han venido perfeccionándose y haciéndose un medio más ágil de llevar a cabo los negocios comerciales, en respuesta a las exigencias de los negocios modernos, cuya acción alcanza a los rincones más apartados de la

tierra y abarca los campos más inusitados.

La denominación de los títulos de crédito se ha visto sujeta a discusiones, y existen ciertas discrepancias entre los autores, acerca de este tema. Algunos como el maestro Rodríguez y Rodríguez se pronuncia por la idea de que se deben denominar títulos valores: por otra parte tenemos la opinión del Doctor Cervantes Ahumada, al que seguiremos muy de cerca para el desarrollo de este capítulo, que se adhiere a la denominación, títulos de crédito; al respecto declara lo siguiente:

"El tecnicismo título de crédito originado en la doctrina italiana, ha sido criticado, principalmente por los autores influenciados por las doctrinas germánicas, aduciendo que la connotación gramatical no concuerda con la connotación jurídica, ya que en todos los títulos predomina como elemento fundamental el derecho de crédito.

Para substituir el término se ha propuesto y ha sido adoptado en algunas leyes mexicanas, como la Ley de Quiebras y Suspensión de pagos, el Término "títulos-valores", traducido del lenguaje técnico alemán.

Debemos indicar, respecto a la crítica hecha al tecnicismo Latino, que los tecnicismos jurídicos pueden tener acepciones no precisamente etimológicas y gramaticales, sino jurídicas, y que el término propuesto para substituirlo, nos parece desafortunado aún, por pretender castellanizar una no muy acertada traducción. Por otra parte, podría alegarse que tampoco dicho tecnicismo es exacto en cuanto a su significado meramente gra-

matical, porque hay muchos títulos que indudablemente tienen o representan 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.

Además, nuestras leyes tradicionalmente han hablado de documentos de crédito, de efectos de crédito, etc., y es más acorde con nuestra latinidad, hablar de títulos de crédito. (47)

Una vez aclarado el problema de la denominación, es conveniente hablar de las características de los títulos de crédito, por resultar — de utilidad para poder encuadrar el conocimiento de embarque dentro de la clasificación general de los títulos de crédito.

Los títulos de crédito conforme a la ley nacional son considerados como cosas mercantiles, como lo señala el artículo 1o. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, independientemente de que la actividad de quienes los suscriben, sea o no el comercio; ya que esta circunstancia no influye en la naturaleza y la validez del título de crédito.

Las características de los títulos de crédito pueden ser fácilmente deducidas de la definición contenida en el artículo 5o. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, que dice:

"Son títulos de crédito los documentos necesarios para ejercer

(47) RAUL CERVANTES AHUMADA.— Op. Cit. Pág. 19.

tar el derecho literal que en ellos se consigna". (48)

El Maestro Cervantes Ahumada, dice que las características principales de los títulos de crédito son: "la Literalidad, la Autonomía, La Incorporación y la legitimación". (49)

A continuación pasaremos a la clasificación de los títulos de crédito, tomando como base la opinión que hemos venido siguiendo:

Un primer concepto de clasificación de los títulos de crédito, es el que determina que estos pueden ser, nominados e innominados, según sea que se encuentren reglamentados por la ley de una manera expresa, como ocurre con los más conocidos y usuales en la vida comercial: Cheque, Letra de Cambio, etc., y se conocen como títulos innominados los que la ley no menciona, y que por tal motivo no reglamenta; pero que mantienen vigente su función y están consagrados por los usos mercantiles.

El maestro Cervantes Ahumada continúa: "un segundo criterio de clasificación lo tenemos en el objeto del documento, esto es, en el derecho incorporado en el título de crédito. Según este criterio, podemos clasificar los títulos en la siguiente forma:

a) Títulos personales, llamados también corporativos, que son aquellos cuyo objeto principal no es un derecho de crédito, sino la facultad de atribuir a su tenedor una calidad personal de miembro de una corporación. El título clásico de esta clase es la acción de la Sociedad Anóni

(48) LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. Cit.

(49) RAUL CERVANTES AHUMADA. Op. Cit. Pág. 20.

ma, cuya función principal consiste en atribuir a su titular la calidad de so cio o miembro de la entidad jurídica colectiva...

b) títulos obligaciones o títulos de crédito propiamente dichos, que son aquellos cuyo objeto principal es un derecho de crédito, y en consecuencia, atribuyen a su titular la acción para exigir el pago de las obligaciones a cargo de los subscriptores. El título clásico obligacional es la letra de cambio.

c) títulos reales, de tradición o representativos, que son - - aquellos cuyo objeto principal no consiste en un derecho de crédito, sino - en un derecho real sobre las mercancías amparadas por el título. Por eso - se dice que representan a las mercancías. (50)

Respecto de las características de los títulos de crédito representativos, nos parece muy interesante mencionar la observación que hace - el Maestro Cervantes Ahumada, es su obra que hemos venido mencionando, con respecto a la clasificación general de los títulos de crédito; cuando dice que Messineo ha hecho un resumen magistral de los mismos:

I.- En cuanto a su contenido, dan derecho no a una prestación en dinero, sino a una cantidad determinada de mercancías que se en cuentran depositadas en poder del expedidor del documento.

II.- El poseedor del título representativo estará en posesión - de las mercaderías por medio de un representante, o sea el depositario, el-

cual a su vez posee las mercancías nomine alieno.

III.- "Por lo que respecta al derecho que incorporan, no atribuyen sólo un futuro derecho de crédito sino que en consecuencia y como derivación de la posesión de las mercancías, atribuyen un derecho actual — de disposición sobre las mismas. El titular tiene la posibilidad de investir a otro del derecho de posesión cediendo la investidura del derecho de posesión sobre el título". (51)

Quiere esto decir, que quien posee el título, posee la mercancía amparada por el mencionado título; y que la posesión de la mercancía, tiene como razón la posesión del título. De tal manera que las mercancías pueden ser puestas en circulación cuando éstas están en poder de la persona que expidió el título, ya que como hemos visto basta con que el título de crédito esté en circulación mediante las diferentes operaciones de crédito, para que sus efectos se vean reflejados directamente sobre las mercancías amparadas por el título; de tal manera que no es posible imaginar la enajenación de las mercancías, sin la enajenación del título que las ampara.

Para fundamentar de una manera más sólida lo anteriormente dicho, transcribiremos un párrafo del libro del Dr. Cervantes Ahumada, cuya opinión hemos tomado como guía para desarrollar lo concerniente a la clasificación de los títulos de crédito.

(51) RAUL CERVANTES AHUMADA. Op. Cit. Pág. 29.

"La función representativa, o sea la incorporación del derecho real al documento, estará supeditada a la existencia de las mercancías en poder del creador del título. Si las mercancías perecen o se sustraen del poder del creador del título, desaparecerá la función representativa y el titular tendrá sólo el derecho de perseguir las mercancías para hacerlas volver a poder del creador del título, o el derecho de crédito para cobrar a éste el valor de los bienes amparados por el título" (52).

Esta característica de la representación de los títulos de crédito, propia de una manera típica, del conocimiento de embarque, es la que determina que éste sea un documento óptimo, para lograr la circulación de las mercancías en tránsito o en los almacenes del puerto de embarque. - Demostrándose de este modo el estrecho vínculo que existe entre el título representativo y la mercancía que amparan o representan; razón por la cual se ha considerado al conocimiento de embarque, como el título clásico entre los títulos representativos.

Atendiendo a la forma de su creación, los títulos de crédito se pueden clasificar, en singulares y seriales; es decir, los primeros son - - aquellos que se crean individualmente, uno cada vez, como ocurre con la mayoría de los títulos de crédito; tomemos una vez más por vía de ejemplo a la letra de cambio, el pagaré, etc., Los segundos son aquellos cuya --

(52) RAUL CERVANTES AHUMADA. Op. Cit. Pág. 30.

creación se efectúa en serie, a los cuales pertenece ese título corporativo-llamado acción de la Sociedad Anónima.

La sustantividad del título de crédito, es también un factor-que da lugar a otro concepto de clasificación. Así podemos hablar de títulos principales y títulos accesorios. Título de crédito principal, es aquel que no guarda nexo alguno con el negocio o contrato que le ha dado origen, y que tiene valor jurídico autónomo, ejemplo de este tipo de documento lo tenemos también en la letra de cambio. En contraposición a los títulos principales, tenemos a los títulos accesorios, que son aquellos que permanecen ligados jurídicamente a un título principal; como en el caso -de el cupón de las acciones de la sociedad anónima, y que sirve para cobrar el dividendo correspondiente.

La forma en que los títulos de crédito circulan en el mercado o entre los particulares, permite clasificarlos en nominativos a la orden y al portador.

Respecto a esta clasificación, el Dr. Cervantes Ahumada —manifiesta lo siguiente: "Son títulos nominativos, llamados también directos, aquellos que tienen una circulación restringida, porque designan a una persona como titular; y que para ser transmitidos, necesitan el endoso del titular y la cooperación del obligado en el título, el que deberá llevar un registro de los títulos emitidos;" (53)

(53) RAUL CERVANTES AHUMADA. Op. Cit. Pág. 30.

En cuanto a los títulos extendidos a la orden, podemos decir que son los que han sido expedidos a favor de una persona determinada, y que para su transmisión se requiere desde luego del endoso, que debe complementarse con la entrega material del documento.

Respecto de los títulos al portador, la ley nos dá una bien simple definición, pues encontramos que la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito en su artículo 69 señala: "Son títulos al portador los que no están expedidos a favor de persona determinada, contengan o no la cláusula "al portador". (54).

La anterior definición no amerita mayor comentario, y su mención en este capítulo satisface plenamente los fines propuestos, que tienen relación con el criterio de clasificación que estamos analizando.

3.- CLASIFICACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE CONFORME A LA TEORÍA GENERAL DE LOS TÍTULOS DE CRÉDITO.

Una vez elaborada la clasificación de los títulos de crédito conforme a la teoría general, trataremos de encuadrar al conocimiento de embarque dentro de la mencionada clasificación, buscando dentro de la misma la afinidad de las características del conocimiento como título representativo de mercancías.

Partiendo del primer criterio de la clasificación que dejamos arriba señalado, encontramos, que el conocimiento de embarque puede ser

(54) LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. Cit.

clasificado como título obligacional, o de crédito propiamente dicho, en -- función de lo que señala el artículo 5o. de la Ley General de Títulos y -- Operaciones de Crédito que a la letra dice: "Son títulos de crédito los do- cumentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consig- na". (55)

Conforme a lo mencionado por el artículo transcrito, encon- tramos que en relación con el conocimiento de embarque, se puede decir -- que se trata del documento necesario para que el consignatario, titular o -- poseedor del título pueda ejercer el derecho que en él se consigna, respec- to de las mercancías amparadas por el mencionada conocimiento.

Manteniéndonos en la secuencia de la clasificación que es- tamos siguiendo, pasaremos acto seguido a mencionar que, el título repre- sentativo objeto de esta tesis es un título de naturaleza real, también deno- minados de tradición o representativo; es decir es un documento cuyo obje- to principal está constituido por un derecho real sobre las mercancías ampa- radas en el mismo, de acuerdo con la doctrina elaborada al respecto, y co- mo lo fundamenta la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artícu- lo 170, que dice: "el conocimiento tendrá el carácter de título representa- tivo de las mercancías y, consecuentemente, toda negociación, gravamen- embargos sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo". (56).

(55) LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. Cit.

(56) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Cit.

"Como se ve, el conocimiento tiene el carácter de un título de tradición, representativo de las mercancías y a él deberán aplicarse las normas que en relación con esta clase de títulos, estudiamos en la doctrina general (principalmente los artículos 19 y 20 LGTOC) (57)

Toca ahora abordar el renglón relativo a la forma de creación de los títulos de crédito, que como quedó mencionado arriba, pueden ser seriales o singulares, en este punto tampoco encontramos dificultad para encuadrar al conocimiento de embarque, pues sin duda se trata de un título singular, que es expedido cada vez con la celebración de un contrato de transporte; como lo señala el artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que dice: "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... (58)

En cuanto a la sustantividad del conocimiento de embarque, podemos decir que se trata de un documento principal por tener un valor jurídico autónomo.

En cuanto a lo que respecta a la clasificación de nominados e innominados, según sea que los títulos estén reglamentados o no por la ley, encontramos que el conocimiento de embarque, es un título de crédito nominado, en virtud de que tanto el código de comercio de 1887 derogado en su parte relativa por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; como

(57) RAUL CERVANTES AHUMADA Op. Cit. Pág. 194.

(58) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Cit.

esta última lo reglamentan. En los Arts. 781 y 168 respectivamente.

Por la forma de su circulación, el conocimiento de embarque puede ser expedido a la orden o al portador, como lo indica la fracción --tercera del artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, -- que menciona: "El nombre y domicilio de la persona a cuyo orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador." (59)

Recordaremos que títulos a la orden, son aquellos que han -- sido expedidos a favor de una persona determinada, y que es necesario el endoso y la entrega material de documento, para su transmisión.

Por lo que hace a los documentos denominados al portador, -- son los que se han expedido sin mencionarse en ellos la persona a cuyo favor se extiende, y para su transmisión únicamente es necesario hacer la entrega del título mismo.

4.- CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU CONTENIDO.

Un principio derivado del Código de Comercio Francés, determina que no se puede extender un conocimiento de embarque si no se ha recibido a bordo del buque la mercancía previamente; este principio ha venido modificándose con el tiempo, y fenómenos y hechos tales como la acu-mulación de enormes volúmenes de mercaderías y efectos en los puertos de -- embarque; y el establecimiento de travesías, que tienen una fecha determi-

(59) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Cit.

nada de partida de una manera regular, ha traído como consecuencia la implantación de un procedimiento que permite al cargador hacer la remisión de las mercaderías a los almacenes del puerto anticipadamente, evitándose el - tenedor que esperar a la llegada del buque. A su vez la empresa encargada de efectuar el transporte contrae el compromiso de embarcar la mercadería en cualquiera de los buques en que se disponga de espacio, a la primera -- oportunidad.

También resulta de gran utilidad este procedimiento en los - puertos de escala; ya que en estos casos la mercancía debe estar preparadacon anticipación a la llegada del buque para su embarque, tomando en cuenta la brevedad de las estadías en esos puertos.

Las anteriores circunstancias, unidas a las dudas jurídicas emanadas de la exigencia de las leyes que señalan, que las mercancías deben - estar embarcadas para poder dar lugar a la emisión de un conocimiento de - embarque. Y atendiendo también a la necesidad de los cargadores de negociar dichos documentos, con el fin de cobrar el importe o precio de las -- mercaderías amparadas en el conocimiento, motivaron que en lugar del conocimiento de embarque tradicionalmente conocido; se empleara otro documento con las mismas características, pero en la que no figuraba el nombre del buque, a bordo del cual se realizaría la transportación.

A este nuevo tipo de documento, se le denominó en el derecho marítimo con el nombre: CONOCIMIENTO RECIBIDO PARA EMBARQUE,

este tipo de documento que en un principio encontró fuerte oposición, terminó, merced a la necesidad, por ser reconocido internacionalmente, dicho reconocimiento se hizo en las reglas de la Haya de 1921 (Art. 3 inciso 7).

Por lo que respecta al valor jurídico del CONOCIMIENTO - RECIBIDO PARA EMBARQUE, se han suscitado diversas controversias, en algunas opiniones, se ha pretendido privar a este documento del carácter jurídico propio de conocimiento de embarque, y se le niega también la facultad de constituir prueba de la existencia de un contrato de transporte. Se argumenta para apoyar esos puntos de vista, la declaración de que el conocimiento recibido para embarque es únicamente una promesa de contrato de transporte, o una promesa de embarque.

Sobre este tema, la doctrina internacional se ha unificado - en el sentido, de que el conocimiento recibido para embarque, tiene al igual que el conocimiento de embarque clásico, las tres funciones que tradicionalmente desempeña:

1.- CONSTITUYE UNA PRUEBA DE LA EXISTENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

2.- ES UN DOCUMENTO O TITULO REPRESENTATIVO DE MERCANCIAS QUE SERAN OBJETO DEL TRANSPORTE Y,

3.- CONSTITUYE LA PRUEBA DE QUE LA MERCANCIA O EFECTOS FUERON RECIBIDOS PARA SU TRANSPORTE.

"En cuanto al valor representativo de la mercadería, lo tie-

nen los dos documentos. Nada impide que el "conocimiento para embarque" sea nominativo, al portador o a la orden, y se transfiera con las formalidades pertinentes a cada uno de esos tipos, de la misma manera que lo es el "conocimiento embarcado". El derecho inherente al documento, que consiste, esencialmente, en que su tenedor pueda disponer de las mercaderías, - existe también en el "conocimiento para embarque, ya sea que aquella se encuentre todavía en tierra antes de su embarque en poder directo del transportador, ya que se halle a bordo, también en poder de éste, pero por intermedio del capitán". (60)

a) OTROS TIPOS DE CONOCIMIENTO.

Encontramos de completo interés, mencionar aunque sea brevemente, por la importancia que tienen en los usos del transporte marítimo algunas variantes del conocimiento de embarque.

Tenemos en primer lugar, el denominado conocimiento directo, cuya función la encontramos claramente definida en el siguiente párrafo - - "Cuando debe expedirse una mercadería desde un punto interior de un país hacia otro del cual está separado por el mar, el viaje importa dos trayectos, uno por tierra hasta el puerto de embarque, y otro por agua desde éste hasta el de descarga. Aún podría añadirse otro tramo más, si el punto final de destino de la mercadería es también interior como el de partida. (61)

(60) ATILIO MALVAGNI. Op. Cit. Pág. 705.

(61) ATILIO MALVAGNI. Op. Cit. Pág. 706.

Existen varias formas de efectuar este tipo de transporte. Se puede remitir la mercadería empleando los servicios de un transportador terrestre, enviándola a un destinatario en el puerto en que debe efectuarse el embarque, quien se encargará como mandatario del remitente, de embarcar las mercaderías, en este puerto con destino al puerto de desembarque.

También se puede contratar los servicios de un comisionista - quien en el contrato celebrado se obliga a entregar la carga en el destino final, haciendo los arreglos necesarios para realizar el transporte a través de los tramos necesarios, tanto terrestres como marítimos.

Finalmente, el cargador puede optar por tomar los servicios de una empresa de transporte terrestre en caso de que el punto de destino sea un lugar interno del país, o de una empresa que se dedique al transporte marítimo, si el punto de destino es un puerto marítimo.

5.- OTROS TIPOS DE DOCUMENTOS.

Otro documento que es necesario anotar aquí, brevemente, - en virtud de la importancia que tiene en la práctica del transporte marítimo, y cuya finalidad es la de hacer posible la negociación de las mercaderías - que aún están en viaje a bordo del barco.

Se trata de un documento que tradicionalmente ha venido desempeñando alguna de las funciones, que son propias e inherentes del conocimiento de embarque; fundamentalmente la de obtener la mercadería. Me

refiero al documento denominado con el nombre que recibí en Inglaterra, - país donde fué creado: DELIVERY ORDER.

En los casos en que es embarcada una cantidad importante - por su volumen de mercancías y se presenta la urgencia de venderla en -- fracciones a diversos compradores, y si únicamente se ha otorgado un conocimiento de embarque amparando las mencionadas mercancías, resultará problemático y sumamente difícil concertar las necesarias operaciones de compraventa. Salvo que éstas se aplacen hasta el momento de la arribada del buque y la descarga de la mercadería.

La solución a este problema se ha logrado con la creación del DELIVERY ORDER.

"Delivery Orders (bon de livraison, buono de consegna), mediante el cual el tenedor del conocimiento puede vender fraccionada a diversos compradores la mercadería que viaja cubierta por dicho conocimiento, mediante la entrega de aquel documento a cada comprador, el que lo utilizará para revenderla, o para obtener su entrega de quien tenga su posesión material, o para darlo en prenda en una operación de crédito. (62)

En la doctrina se conoce con el nombre de Delivery Order "propio" al que sustenta la firma del poseedor de la mercadería, como el consignatario de la misma una vez que ésta le ha sido entregada, o bien del poseedor simbólico en los casos en que la carga aún no ha sido entre-

(62) ATILIO MALVAGNI. Op. Cit. Pág. 719.

gada por no haber arribado el buque.

Frecuentemente con fines de seguridad, el poseedor de la mercadería exige del emisor de un Delivery Order la entrega del conocimiento con el fin de impedir que se continúe negociando el mencionado conocimiento, o bien puede preferir, que se asiente en el cuerpo mismo del conocimiento una nota y la firma del poseedor, en que se manifieste la cantidad de mercancía de que se ha dispuesto mediante cada Delivery Order.

Otra de las ventajas y funciones propias de los Delivery Orders, es que cuando el conocimiento se ha dejado en depósito de garantía en un banco, es el mismo banco el que por medio de sus funcionarios puede firmar estos documentos que han sido emitidos contra el conocimiento de embarque que ha quedado en prenda en el mencionado banco; desde luego que la autorización del banco implica el cobro del precio de la parte proporcional de las mercaderías vendidas o negociadas.

CAPITULO CUARTO

1.- Elementos del Contrato de Transporte:

**a) Personales: I Porteador. (Naviero, Armador, Fletador)
II Cargador**

b) Reales: Que, Mercancías, Flete.

c) Formales.

2.- Obligaciones de las Partes:

a) Obligaciones del cargador.

b) Obligaciones del porteador.

Considero que resulta muy conveniente, para una mejor comprensión de los contratos del transporte marítimo en su mecánica jurídica, — que son como hemos dejado dicho con anterioridad normalizados por medio del conocimiento de embarque. Hablar aunque sea brevemente de los elementos que intervienen en la formación de dichos contratos, así también de las obligaciones de las partes.

Iniciaremos este capítulo, diciendo que los elementos del contrato de transporte son: Personales, Reales y Formales.

Uno de esos elementos personales es el cargador, que es la — persona que concierta un transporte por agua, y que el transporte terrestre — recibe el nombre de remitente; a este respecto Ripert nos dice: "que en general, se habla de fletador, cuando se trata de un contrato de fletamento — total, y cargador cuando se trata del transporte de mercancías por mar.

El fletador puede ser o no el propietario de las mercancías, es a menudo un comisionista. Algunos de estos comisionistas tienen en derecho marítimo un nombre particular: se les llama TRANSITAIRES. Son éstos — quienes se encargan de concluir los contratos de transporte sucesivos." (63)

Por otra parte, en la formación de los contratos de transporte por mar, tenemos al porteador o transportador.

(63) GEORGES RIPERT. Op. Cit. Pág. 205.

Parece que los términos, porteador y transportador son en la actualidad desusados y han sido substituídos por la palabra armador en el derecho francés, y por la expresión naviero en nuestro derecho, este último término será en lo sucesivo el que continuaremos usando.

En el ámbito internacional el naviero puede tener la calidad de armador o fletador. Estos conceptos los ampliaremos un poco más con el objeto de dejar explicada claramente su naturaleza y significado; el tratadista Vidal Sola, refiriéndose al fletador dice: "Es el que fleta por tiempo o -- por uno o varios viajes... En este contrato el dueño del buque debe ponerlo a disposición del fletador con las bodegas limpias y vacías; el fletador podrá disponer sin limitación alguna de las bodegas y lugares destinados a la carga, incluso la cubierta. El propietario del buque queda desligado de cualquier operación de transporte que realiza únicamente el fletador y el capitán firmará los conocimientos que le presente el fletador o sus agentes". (64)

En cuanto a lo que se refiere al armador declara: "Presupone el arrendamiento del buque y que sea el arrendatario quien lo pertrecha, do ta, avitualla y explota....

También deberá considerarse como armador al fletador de un buque mediante el contrato típico inglés llamado fletamento (Charter by de-

(64) ARTURO VIDAL SOLA, El conocimiento de embarque en el transporte internacional, Librería Bosch, Ronda Universidad 11 Barcelona 1955. Página 52.

mise), El propietario cede al fletador, además de la posesión, uso y disfrute del buque, la dirección náutica de la expedición con el derecho a nombrar y despedir al Capitán. " (65)

Volveremos nuevamente, de una manera rápida a hablar de las figuras del Porteador y del cargador, con el objeto de dejar mejor definidos estos términos. Se comprende dentro de la denominación del Porteador, tanto al Armador, al Fletador o el Naviero, que interviene en un contrato de transporte que ha sido concertado con un cargador, y cuyo objeto es el de trasladar de un puerto a otro, una determinada cantidad de mercancía o determinados efectos.

En cuanto a la figura del cargador, podemos decir que es la persona que contrata el transporte de mercancías, sea o no propietario de las mismas concertando dicho contrato de transporte con el Naviero.

Una vez analizados de una manera somera los elementos personales que intervienen en un contrato de transporte por mar, pasaremos a tratar los elementos reales que intervienen en los mencionados contratos de transporte:

b) ELEMENTOS REALES

El sistema jurídico Español considera que uno de los elementos reales del contrato de transporte por mar, está constituido por el buque, re-

(65) ARTURO VIDAL SOLA. Op. Cit. Pág. 53.

iriéndose a aquellos que están destinados a efectuar sus operaciones en alta mar y por lo tanto están expuestos a los riesgos que representa la navegación.

En algunos sistemas jurídicos extranjeros, como el holandés y el belga, las embarcaciones menores de 25 toneladas no tienen la categoría de buque.

En nuestro derecho es considerado como buque, toda aquella embarcación que sea apta para la navegación en altamar, y esté destinada al transporte marítimo.

En la doctrina internacional el buque es considerado como una universalidad de hecho y se dice que "Un buque es una cosa compuesta con unidad de destino: el proceso de la navegación". (66)

Hemos visto, como el buque toma parte en los elementos reales que intervienen en la concertación de un contrato de transporte marítimo. A continuación veremos cuales son los otros elementos reales en estos contratos.

Las mercancías, objetos, bienes y artículos que han sido embarcados con el objeto de efectuar su transporte, así como el flete contratado son los otros elementos reales de los contratos de transporte marítimo.

Una vez señalados tanto los elementos personales como los ele

(66) VERSION TAQUIGRAFICA DE APUNTES TOMADOS EN CLASE DE DE RECHO MARITIMO, 1964.

mentos reales, pasaremos a mencionar los elementos restantes: elemento formal, este está constituido por el conocimiento de embarque, que como ya hemos dejado aclarado arriba funciona como prueba del contrato de transporte—cuando no ha sido firmada la póliza de fletamento, siendo en estos casos que el transporte se regule por el contenido del conocimiento.

También pueden ser considerados como elementos formales del contrato de transporte por mar, los documentos similares: Conocimiento recibido para embarque, etc.

2.- OBLIGACIONES DE LAS PARTES.

a) Obligaciones del cargador:

Las obligaciones del cargador pueden resumirse como sigue: — entregar oportunamente la mercancía en el puerto de carga, es decir el cargador debe poner la mercancía en el sitio convenido en el contrato, o en el que usualmente se acostumbra en el puerto. El artículo 157 de la Ley de Navegación y Comercio marítimos, es breve y concisa en este sentido y únicamente menciona: "... El cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete". (67)

De la lectura del párrafo correspondiente del artículo que acabamos de transcribir, se deduce con toda facilidad que la otra obligación del cargador, es el pago del flete; se entiende por flete el precio que debe

(67) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Cit. Art. 157.

ser pagado al transportador, como contraprestación por la acción que entraña el transporte de las mercancías.

En la determinación del flete intervienen una serie de factores, tales como, la distancia que deban recorrer las mercancías a bordo del buque hasta el final del transporte contratado, los costos vigentes en los puertos de carga y descarga, así como las modalidades del transporte, el empaque, el tamaño y peso de los bultos, la naturaleza y demás características de la mercancía de que se trate. Sin dejar de mencionarse las circunstancias determinadas por la oferta y la demanda del transporte en el momento actual.

Continúa mencionando la ley, artículo 160 que: "Salvo pacto en contrario, reglamento, costumbre o uso local, las mercancías o efectos transportados en un buque por entero o un compartimiento completo, serán entregados al costado del buque." (68)

El cargador también está obligado a responder de "Los daños y perjuicios que resulten por omisión, inexactitud o falsedad en las manifestaciones, serán a cargo del remitente." Art. 171. (69)

Y finalmente, el cargador es responsable del pago del flete completo, en el caso de no efectuar la entrega de la mercancía en los términos que se hayan pactado, o sean usuales; según prescribe el artículo 190 de la ley de navegación y comercio marítimos. (70)

(68), (69) y (70) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Cit.

b) Obligaciones del porteador:

Las obligaciones del porteador son las siguientes:

Primeramente hablaremos de las obligaciones del porteador, en los casos del contrato de transporte sin fletamento, es precisamente en estas relaciones, donde las reglas de la convención internacional de Bruselas de 1924 prestan su intervención:

- 1.- Poner el buque en perfecto estado de navegabilidad.
- 2.- Poner a disposición del cargador el buque.
- 3.- Cargar a bordo del buque la mercancía por transportar.
- 4.- Estibar la mercancía.
- 5.- Extender un conocimiento de embarque.
- 6.- Cuidar la conservación de la mercadería.
- 7.- Cumplimentar el viaje.
- 8.- Descargar y entregar a su destinatario la mercadería.

En nuestro derecho marítimo las obligaciones del porteador es tán consignadas y reglamentadas en varios artículos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de los cuales haremos a continuación breve men ción; Artículo 157.- "Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga-- a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pac-- ten..." (71)

(71) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS Cit.

A continuación tenemos la mención de la responsabilidad del naviero respecto de los daños causados a la mercadería. Artículo 158.- "El naviero responderá de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que estos provienen de vicio oculto del navío, los que no se pudieron descubrir con la diligencia ordinaria"....

(72)

Disposición que ya habíamos mencionado brevemente, o sea la de disponer que la nave esté en buen estado de navegabilidad al comenzar el transporte.

Más adelante encontramos que el artículo 161 que a la letra dice: "El naviero será responsable de los daños que cause por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimiento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor del veinte por ciento". (73)

La obligación de expedir un conocimiento de embarque la tenemos contenida en el artículo 168 de la mencionada ley de Navegación y Comercio Marítimos, que en la parte relativa dice: "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..." (74)

E inmediatamente después encontramos otro artículo que con-

tiene otra obligación a cargo del porteador, nos referimos al artículo 175, - que consigna: "El transportador será responsable de los daños o averías que - sufran las mercancías y efectos, a menos que pruebe que se debieron a vicios ocultos de las cosas, caso fortuito, a negligencia o faltas náuticas de la tripulación, o a hechos o instrucciones del cargador, del consignatario, o del titular del conocimiento.

La responsabilidad del porteador se extiende a los aconteci--- mientos que pudiendo atribuirse a su culpa causen daño a la mercancía transportada, y por lo tanto está obligado a pagar el valor de las mencionadas - mercancías; a este respecto no deja ninguna duda la ley como podemos verlo por la lectura del artículo 177 de la ley, que hemos venido mencionando: - "La responsabilidad del porteador, en los casos de pérdida o daños de la - carga por su culpa, comprende la obligación de pagar de acuerdo con el valor de las mercancías, en el lugar y día señalados para la entrega, así como indemnizar los daños y perjuicios que se causen. (75)

Finalmente, podemos mencionar una obligación más del porteador, de la que podríamos decir, que es la parte culminante del transporte de las mercancías, consistente en la entrega de las mismas una vez llegadas al puerto de destino. Dicha obligación la encontramos consignada en nuestra - ley en el artículo 179, que consigna lo siguiente: "El porteador deberá poner

(75) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS, Cit.

las cosas transportadas a disposición del consignatario o del titular del conocimiento en el lugar y términos pactados o usuales". (76)

(76) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS Cit.

CONCLUSIONES

1.- El derecho marítimo es una de las ramas del derecho que ha nacido alejado de los imperativos de la voluntad, y es, podemos decir, el resultado del desenvolvimiento de la historia, determinado por el imperativo de una actividad humana peculiar, por el ámbito y circunstancias en que se desarrolla, que es la navegación.

2.- El conocimiento de embarque, surgió de la necesidad de amparar de una manera sencilla y conveniente, las mercancías que se encuentran viajando de una manera independiente, a bordo de un buque.

3.- El conocimiento de embarque está considerado, como el reconocimiento, (de ahí su nombre) que hace el capitán de haber recibido a bordo las mercancías y efectos, motivo de la transportación, de tal manera que todas las mercancías que son transportadas a bordo de un buque, deben estar amparadas por un conocimiento de embarque.

4.- La importancia del conocimiento de embarque, ha venido creciendo notablemente con el transcurso del tiempo, y el avance consiguiente experimentado por el transporte marítimo, es a tal grado, que, en donde antes se otorgaba una póliza de fletamento, como prueba documental de un contrato de fletamento, ahora se extiende un conocimiento de embarque, y en la actualidad, aquella se ha visto desplazada por éste cuando no se -

trata de un fletamento por entero.

5.- El conocimiento de embarque está considerado tanto en la doctrina, como en la ley, como un título de crédito representativo de mercancías, (título clásico representativo de mercancías) cuya importancia es enorme, particularmente en las circunstancias de la importancia que reviste el transporte moderno.

6.- La naturaleza jurídica del conocimiento de embarque, que lo ha señalado como un título de crédito con características propias de los mismos, particularmente en lo que se refiere a su forma de expedición, y en cuanto a lo que toca al endoso, le ha valido convertirse en un documento que permite el transporte y la negociación de los enormes volúmenes de mercancías y efectos que cruzan los mares para satisfacer las vitales necesidades de la vida económica e industrial de los pueblos contemporáneos.

7.- Además el conocimiento de embarque cumple con funciones importantísimas, tales como: Constituir un documento de prueba, tanto de la carga de la mercadería a bordo del buque; como de la obligación de efectuar el transporte, a cargo del porteador, al igual que la de entregarla a su llegada al puerto de destino.

Por otro lado, como ya hemos dejado dicho, es un título de crédito, cuya negociabilidad es fácil y expédita. Es un título representativo, que ampara a las mercancías que han sido embarcadas para su transporte.

Como consecuencia de su naturaleza de título de crédito, es un documento ejecutivo, que permite exigir en un momento dado las obligaciones derivadas del contrato de transporte, y del cual constituye una prueba.

A P E N D I C E S

**CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS
REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS.
BRUSELAS, 1924.**

Art. 1.- En la presente convención las siguientes palabras se emplean en el sentido preciso indicado a continuación:

a) "TRANSPORTADOR" comprende al propietario del buque o al fletador que ha hecho un contrato de transporte con un cargador;

b) "CONTRATO DE TRANSPORTE" se aplica únicamente al contrato de transporte comprobado por un conocimiento o por cualquier documento similar que habilite para el transporte de las mercaderías por mar; se aplica también al conocimiento o documento extendido en virtud de un contrato de fletamento, a partir del momento en que ese documento habilitante rige las relaciones entre el transportador y el tenedor del conocimiento;

c) "MERCADERIAS" comprende bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del cargamento en que en el contrato de transporte se declara como puesto sobre cubierta y es así transportado de hecho;

d) "BUQUE" significa cualquier embarcación empleada para el transporte de las mercaderías por mar;

e) "TRANSPORTE DE MERCADERIAS" abarca el tiempo transcurrido desde la carga de las mercaderías a bordo de buque hasta su descarga del buque.

Art. 2.- Bajo reserva de las disposiciones del Artículo 6º., en todos los contratos de transporte de mercaderías por mar, el transporta---

dor, en lo concerniente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de dichas mercaderías, estará sujeto a las responsabilidades y obligaciones y se beneficiará de los derechos e inmunidades que se estipulan a continuación.

Art. 3.- 1 antes y a principio del viaje, el transportador deberá cuidar debidamente de:

- a) poner el buque en estado de navegabilidad;
- b) dotar de tripulación, equipar y abastecer debidamente el buque;
- c) preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras de enfriamiento y frigoríficas y demás partes del buque en las que se carga mercaderías para su recibo, transporte y conservación.

2.- El transportador, bajo reserva de las disposiciones del artículo 4º., procederá debidamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas.

3.- Después de haber recibido y tomado a su cargo las mercaderías, el transportador o el capitán o agente del transportador, deberá, a pedido del cargador, expedir al cargador un conocimiento que indique entre otras cosas:

- a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercaderías tales como son dadas por escrito por el cargador antes de que empiece la carga de esas mercaderías siempre que esas marcas sean im-

presas o aplicadas de cualquier otro modo en forma clara en las mercaderías no embaladas o en cajones o embalajes dentro de los cuales están contenidas las mercaderías, de suerte que deberían normalmente quedar legibles hasta el fin del viaje;

b) El número de bultos o de unidades, o cantidades o peso, según los casos, tales como los haya dado por escrito el cargador;

c) El estado y el acondicionamiento aparente de las mercaderías.

Sin embargo, ningún transportador, capitán o agente del transportador tendrá la obligación de declarar o de mencionar en el conocimiento ninguna marca, número, cantidad, o peso de las cuales tenga fundada razón para sospechar que no corresponden exactamente a las mercaderías efectivamente recibidas por él o que no haya tenido medios razonables de verificar.

4.- Dicho conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo por parte del transportador de las mercaderías tales como están descritas en el mismo de conformidad con el párrafo, a), b) y c).

5.- Se considerará que el cargador ha garantizado al transportador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso según él los ha facilitado, y el cargador indemnizará al transportador por todas las pérdidas, daños y gastos prove-

nientes o resultantes de inexactitudes sobre esos puntos. El derecho del -- transportador a dicha indemnización no limitará en forma alguna su responsa-- bilidad y sus compromisos en virtud del contrato de transporte con respecto-- a toda persona que no sea el cargador.

6.- A no ser que se dé por escrito al transportador o a su - agente en el puerto de desembarque un aviso de las pérdidas o daños y de la naturaleza general de esas pérdidas o daños, antes o en el momento de retirar las mercaderías y de su entrega a la custodia de las personas que -- tengan derecho a la entrega en virtud del contrato de transporte, ese retiro constituirá hasta prueba en contrario, una presunción de que las mercade-- rías han sido entregadas por el transportador tal como están descritas en el conocimiento.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá -- darse dentro de un plazo de tres días después de la entrega.

Las reservas escritas son inútiles si el estado de las mercade-- rías han sido comprobado por el inspector en el momento del recibo..

En todo caso, el transportador y el buque estarán eximidos - de toda responsabilidad por pérdida o daños, a no ser que se entable una - acción dentro de un plazo de un año a partir de la entrega de las merca-- derías o de la fecha en que hubiesen debido entregarse.

En caso de pérdida o daños, seguros o supuestos, el transpor-- tador y el receptor se darán recíprocamente todas las facilidades razona---

bles para la inspección de la mercadería y la verificación del número de bultos.

7.- Cuando las mercaderías hayan sido cargadas, el conocimiento que expida el cargador, el transportador, capitán o agente del transportador será, si el cargador lo pide, un conocimiento con la mención "Embarcado", siempre, que si el cargado ha recibido previamente algún documento que le dé derecho a esas mercancías, restituya ese documento contra la entrega de un conocimiento "EMBARCADO". El transportador, el capitán o el agente tendrán igualmente derecho o facultad de anotar en el puerto de embarque, en el documento previamente recibido, el nombre o los nombres del o de los buques en los cuales han sido embarcados las mercaderías, y la fecha o las fechas del embarque y, a los fines de este artículo, cuando dicho documento tenga esas anotaciones, se considerará si contiene las menciones del Art. 3º., párrafo 3, que constituye un conocimiento con la mención "EMBARCADO".

8.- TODAS LAS CLAUSULAS, MENCIONES O ACUERDOS en un contrato de transporte que eximan al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño ocasionados a mercaderías por causas de negligencia, culpa o falta de cumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este Artículo, o que atenúen esa responsabilidad en una forma que no sea prescrita por esta convención, SERAN IRRITOS, NULOS Y SIN EFECTO, una cláusula que ceda el beneficio del seguro al transportador o -

cualquier cláusula similar será considerada como que exime al transportador de su responsabilidad.

Art. 4.- 1 Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños provenientes o resultantes del estado de innavegabilidad, a no ser que sea emputable a una FALTA DE CUIDADO RAZONABLE POR PARTE DEL TRANSPORTADOR AL PONER AL BUQUE EN ESTADO DE NAVEGABILIDAD O AL DOTARLO DE tripulación, equipo o abastecimiento convenientes, o al preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras de enfriamiento y frigoríficas y demás partes del buque en las que se cargan las mercaderías, de suerte que sean aptas para el recibo, el transporte y la preservación de las mercaderías, todo de conformidad con las prescripciones del artículo 3o. párrafo 1o. Cada vez que una pérdida o un daño haya resultado de la inavegabilidad, la prueba de que se ha ejercido cuidado razonable recaerá sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que quiera hacer valer las exenciones previstas en este artículo.

2.- Ni el transportador ni el buque serán responsables por -- pérdidas o daños resultantes o provenientes de:

a) Acciones, negligencia u omisión del capitán, marino, prác tico o empleados del transportador EN LA NAVEGACION O EN LA ADMI_ NISTRACION DEL BUQUE:

b) UN INCENDIO, a no ser que sea causado por la acción u omisión del transportador;

c) Riesgos, peligros o accidentes del mar o de otras aguas navegables;

d) Un "Acto de Dios";

e) Hechos de guerra;

f) Enemigos públicos;

g) Un decreto o imposición de príncipe, autoridades o pueblo, o de un embargo judicial;

h) Una restricción de cuarentena;

i) Una acción u omisión del cargador o propietario de las mercaderías, de su agente o representante;

j) Huelgas o Lock-outs, o de paros o trabas puestas al trabajo, por cualquier causa que sea, parcial, o completamente;

k) Motines o tumultos civiles;

l) Un salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;

m) La merma en volumen o en peso o cualquier otra pérdida o daños resultantes de un defecto oculto, de la naturaleza especial o defecto propio de la mercadería;

n) Una insuficiencia de embalaje;

o) Una insuficiencia o imperfección de marcas;

p) Defectos ocultos que escapan a una vigilancia razonable;

q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o culpa

del transportador, o de un acto o culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni la culpa o el acto de los agentes o empleados del transportador han contribuido a la pérdida o al daño.

3.- El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o el buque y que provenga o resulten de cualquier causa en que no haya acto, culpa o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus empleados.

4.- Ninguna desviación para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar, ni ninguna desviación razonable serán consideradas como una infracción a esta convención o al contrato de transporte, y el transportador no será responsable de ninguna pérdida o daño que resulte de ellos.

5.- El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercaderías o concernientes a las mismas por una suma que exceda a las 100 libras esterlinas por bulto o por unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercaderías hayan sido declaradas por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento.

Esa declaración así anotada en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no comprometerá al transportador,

quien podrá discutirla.

Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador, podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este párrafo, siempre que ese máximo convencional no sea inferior a la cifra arriba mencionada.

Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdida o daños causados a las mercaderías o concernientes a las mismas, si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6. Las mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habrían permitido el transportador, el capitán o el agente del transportador en conocimiento de su naturaleza o de su carácter, podrán en cualquier momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin indemnización y el cargador de esas mercaderías será responsable de todos los daños y gastos que provengan o resulten directamente o indirectamente de su embarque. Si alguna de esas mercaderías embarcadas con conocimiento y consentimiento del transportador llegará a constituir un peligro para el buque o la carga, podrá del mismo modo ser desembarcada o destruida o hecha inofensiva por el transportador, salvo por concepto de averías comunes, si las hay.

Art. 5. Cualquier transportador podrá abandonar libremente to dos o parte de sus derechos y excepciones o aumentar sus responsabilidades y obligaciones, tal como unos y otros están previstos en la presente convención, siempre que ese abandono o aumento figure en el conocimiento expedido al - cargador.

Ninguna disposición de la presente convención se aplicará a - las cartas-partidas, pero los conocimientos que se otorguen en el caso de un buque sujeto a las disposiciones de una carta-partida, deberán ajustarse a -- los términos de la presente convención. Ninguna disposición de estas reglas-- será considerada como impedimento para la inserción en un conocimiento de- cualquier disposición lícita con respecto a averías comunes.

Art. 6 No obstante las disposiciones de los artículos prece-- dentes, cualquier transportador, Capitán o agente del transportador y cual--- quier cargador estarán en libertad, tratándose de determinadas mercaderías, - cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera condicio nes concernientes a la responsabilidad y las obligaciones del transportador pa ra con esas mercaderías, como también a los derechos y exenciones del trans portador con respecto a esas mismas mercaderías o concernientes a sus obliga ciones con respecto al estado de navegabilidad del buque en la medida en - que esa estipulación no sea contraria al orden público, o concerniente al cui dado o diligencia de sus empleados o agentes en cuanto al cargamento, a la

manutención, a la estiba, al transporte, a la custodia, al cuidado y a la --
descarga de las mercaderías transportadas por mar, siempre que en ese caso--
no haya sido ni sea expedido ningún conocimiento y que las condiciones del-
acuerdo celebrado se hagan figurar en un recibo que será un documento no -
negociable, y llevará constancia de ese carácter.

Toda convención establecida en esta forma tendrá pleno efecto
legal.

Sin embargo se ha convenido en que este artículo no se apli-
cará a los cargamentos comerciales ordinarios efectuados en el curso de las -
operaciones comerciales ordinarias, sino solamente a otros cargamentos en los
que el carácter y condición de los bienes a transportar y las circunstancias, -
los términos y las condiciones en las que debe hacerse el transporte sean de-
naturaleza tal que justifiquen una convención especial.

Art. 7 Ninguna disposición de la presente Convención prohi-
be a un transportador o a un cargador hacer figurar en un contrato estipula-
ciones, condiciones reservas o exenciones concernientes a las obligaciones y-
responsabilidades del transportador o del buque por las pérdidas o los daños --
que sobrevengan a las mercaderías, o concernientes a su custodia, cuidado y-
manutención, anteriores al cargamento y posteriores a la descarga del buque-
en el cual las mercaderías sean transportadas por mar.

Ar. 8 Las disposiciones de la presente Convención no modifi--

can ni los derechos ni las obligaciones del transportador tal como ellas resultan de cualquier ley en vigencia en este momento, con respecto a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar.

Art. 9 Las unidades monetarias de que se trata en la presente Convención se entienden en valor oro.

Aquellos Estados contratantes donde la libra esterlina no se emplea como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, según su sistema monetario, las sumas indicadas en libras esterlinas - en la presente convención.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar su deuda en la moneda nacional, al tipo de cambio que rija el día de la llegada del buque en el puerto en que se descargue la mercadería - de - que se trata.

Art. 10 Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a cualquier conocimiento expedido en uno de los Estados contratantes.

Art. 11 Al expirar un plazo de dos años a más tardar a contar del día de la firma de la convención, el Gobierno Belga se pondrá en comunicación con los Gobiernos de las Altas partes Contratantes que se hayan declarado dispuestos a ratificarla, con el objeto de decidir si corresponde ponerla en vigor. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en la fecha que se fijará de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificación será certificado por medio de un acta firmada por los repre-

representantes de los Estados que en él participen y por el Ministro de Negocios-Extranjeros de Bélgica.

Los depósitos ulteriores se harán mediante una notificación escrita, dirigida al Gobierno Belga y acompañada del instrumento de ratificación.

Copia certificada conforme del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen, será enviada inmediatamente, por el Gobierno Belga y por la vía Diplomática a los Estados que han firmado la presente Convención o que han adherido a ella. En los casos previstos en el párrafo precedente, dicho Gobierno hará conocer al mismo tiempo la fecha en que recibió la notificación.

Art. 12 Los Estados signatarios podrán adherir a la presente convención, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherir notificará por escrito su deseo al Gobierno Belga, transmitiéndole el acta de adhesión que será depositada en los archivos de dicho Gobierno.

El Gobierno Belga transmitirá de inmediato a todos los Estados signatarios o adherentes, copia certificada conforme a la notificación así como del acta de adhesión, indicando la fecha en que ha recibido la notificación.

Art. 13 Las Altas Partes Contratantes pueden declarar al firmar el depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, que la aceptación que prestan a la presente Convención no se aplica a algunos o bien a ninguno de los dominios autónomos, colonias, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, pueden adherir ulteriormente por separado en nombre de uno u otro de esos Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar así excluidos de su declaración original, pueden también ajustarse a estas disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente para uno o varios de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad.

Art. 14 Con respecto a los estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención surtirá efectos un año después de la fecha del acto de ese depósito. En cuanto a los Estados que ulteriormente la ratifiquen o que se adhieran a ella, así como en los casos que la entrada en vigor se haga ulteriormente y de acuerdo con el artículo 13, párrafo 2, surtirá efectos seis meses después de haber sido recibidas por el Gobierno Belga las notificaciones previstas en el artículo 12, párrafo 2.

Art. 15 Sí ocurriera que uno de los Estados contratantes quisiera denunciar la presente Convención, la denuncia será notificada por escrito al Gobierno belga, el cual transmitirá inmediatamente copia certificada

conforme de la notificación a los Estados, haciéndoles conocer la fecha en que la ha recibido.

La denuncia producirá efecto únicamente con respecto al Estado que la haya notificado y un año después de haber llegado la notificación a poder del Gobierno Belga.

Art. 16 Cada Estado Contratante tendrá el derecho de provocar la reunión de una conferencia, con el fin de buscar las mejoras que pudieran introducirse en la presente Convención.

El Estado que quiera hacer uso de esa facultad deberá notificar su deseo a los otros Estados con un año de anticipación, por intermedio del Gobierno Belga, el cual se encargará de convocar la conferencia.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de Agosto de 1924.

PROTOCOLO DE FIRMA.

Al proceder a la firma de la convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos los plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen incluidas en el texto mismo de la Convención a la cual se refiere.

Las Altas Partes Contratantes podrán hacer efectiva esta Convención, ya sea dándole fuerza de ley, ya sea introduciendo en su legisla--

ción nacional las reglas adoptadas por la Convención bajo la forma apropiada a esa legislación.

Se reservan expresamente el derecho;

1. De precisar que en los casos previstos por el artículo 4o., párrafo 2, de c) a p), el portador del conocimiento podrá determinar la culpa personal del transportador o las culpas de sus empleados, no establecidas en el párrafo a);

2. De aplicar, en lo concerniente al cabotaje nacional, el artículo 6o. a todas las categorías de mercaderías, sin tener en cuenta la restricción que figura en el último párrafo de dicho artículo.

Hecha en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de Agosto de 1925.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- 1.- CELERIER PIERRE. Historia de la navegación. Editorial Diana, S.A.- México D.F. 1966.
- 2.- CERVANTES AHUM ADA RAUL. Títulos y Operaciones de Crédito. - Editorial Herrero México D.F. 1964.
- 3.- FARIÑA GUITIAN FRANCISCO. El transporte marítimo y sus sistemas de responsabilidad. Editado por el Consejo superior de investigaciones científicas. Madrid, 1959.
- 4.- GONZALES LEBRERO MANUEL. Manual de derecho de la navegación. Ediciones de Palma. Buenos Aires. 1964.
- 5.- MALVAGNI ATILIO. Contratos de transporte por agua. Editorial. Roque de Palma. Buenos Aires. 1956.
- 6.- MEZZERRA ALVAREZ RODOLFO. Curso de derecho marítimo. Talleres-gráficos 34 S.A. Montevideo 1946.
- 7.- PIRENNE HENRI. Historia económica y social de la Edad media. Fondo de cultura económica. Mexico D.F. 1966.

8.- RAY JOSE DOMINGO. Derecho de la navegación. Editorial Abeledo Perrot. Buenos Aires 1964.

9.- SCHULDREICH TALLEDA HECTOR A. Derecho de la navegación. Editado por Cooperadora de Derecho y ciencias sociales. Buenos Aires 1963.

10.- VAN LOON HENDRIK. Historia de la Humanidad. Editorial Diana. - S.A. México D.F. 1963.

11.- VIDAL SOLA ARTURO. El conocimiento de embarque en el transporte internacional. Librería Bosch Barcelona 1955.

12.- VERSION MECANOGRAFICA DE APUNTES TOMADOS EN CLASE DE DERECHO MARITIMO. México, D.F. 1964.

13.- WATANABA YOSHIHIRO. ¿Cómo serán los barcos? del libro El Mundo en 1984. Editorial Siglo XXI S.A. México D.F. 1967.

CUERPOS LEGISLATIVOS.

14.- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Editorial Herrero. México, D.F. 1964.

15.- LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. Editorial Porrúa. México, D.F. 1962.

16.- CODIGO DE COMERCIO. Editorial Porrúa. México D.F. 1962.

--- o ---

17.- DICCIONARIO LAROUSSE. París, Oct. 1950.