

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Tesis

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A**

GUSTAVO AQUILES GASCA

MEXICO, D. F.

1970



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.

Con profundo cariño y veneración.

a mis padres:

Vicente Aquiles Mancera

y

Petra Gasca de Aquiles

A mi esposa, María Guadalupe.

A mi hija, María Fernanda.

Ilusiones de mi vida.

A mis hermanos:

Julia, Altigracia, Guadalupe,

Javier y Vicente.

Al infatigable Maestro
Lic. Fernando Ojesto Martínez.
Por su valiosa orientación,
en la elaboración de este trabajo.

Al Sr. Lic. Sergio Hugo Chapital Gutiérrez.

Al Sr. Lic. David Bermeo Martínez.

Con gran afecto a las siguientes personas,
en agradecimiento a su desinteresada ayuda
a través de mis estudios profesionales:

Sra. Irene Trejo Vda. de Villaseñor.

Srita. Hilda Segovia Trejo.

Sra. María Alvarez de Aquiles.

Sr. Juan J. Aquiles.

A la memoria de:

Mi hijo, Gustavo.

Mis hermanos: Jesús y Altagracia.

Los señores:

Fernando Villaseñor Correa.

Benjamín Aquiles Chávez.

C A P I T U L O P R I M E R O

LA EVOLUCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

A).- ANTECEDENTES HISTORICOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

Antes de abordar en concreto el tema central de este estudio, es necesario ubicar el "conocimiento de embarque", en el escenario histórico en que surgió y en el que ha cobrado su forma actual.

William Mc Fee (1), sostiene que en la antigüedad los babilonios ya conocían el documento de que se trata, como resultado del llamado "contrato de fletamento". Brunetti (2) afirma que el "conocimiento de embarque" fue llamado originalmente "póliza de embarque" y su desarrollo lo atribuye a las actividades desarrolladas por un escribano que llevaba consigo un cartulario donde anotaba minuciosamente las mercaderías que se cargaban en la nave, a este libro se le denominaba "cartulario de la nave". El mencionado escribano era oficial público con funciones de notario que tenía fé plena según los estatutos adriáticos y mediterráneos.

La importancia del citado funcionario en las operaciones comerciales marítimas era enorme, ya que ningún cargamento era estibado sino mediante el registro que hacía en el cartulario y, la falta de este requisito, producía que el cargamento fuera considerado "no declarado", pagando un mayor flete como sanción y si las mercancías eran objeto de

(1).- Mc Fee William "The Law of the Sea".- 1951.- pág. 32.

(2).- Brunetti, Antonio.- Derecho Marítimo Privado Italiano. Edición Española de R. Gay de Montella.- Tomo I.- pág. 75.

echazón (3), no daban derecho a la contribución respectiva. La descripción de la mercancía embarcada, era meticulosamente descrita en el libro, en presencia de los cargadores o de los tripulantes, quienes daban fé de sus características; sin embargo, pronto se reparó en que el registro en el libro o cartulario sólo constituía un medio de prueba para el patrón de la nave, de manera que para protegerse al cargador, le era expedido un recibo que no era otra cosa sino un extracto de la inscripción del libro o cartulario. Fariña (4), nos dice que el conocimiento de embarque era en sus principios, un documento muy sencillo, que se consideraba solamente como un recibo representativo de las mercancías que eran embarcadas para su transporte y que iba redactado más o menos en la siguiente forma:

"Conosco yo, Francisco Gandulfo, maestre despues de Dios de la gallaceta que Dios salve nombrada nuestra Señora de la Concepción que al presente será surta y ancorada en la ria de Santo Domingo para seguir el presente viaje a la ciudad de Cádiz, conosco que rescivi e tengo dentro del dicho navío de vos xacome corco, a saber: Un quintal y veinte libras de cana fístola que llevo junto con la mía y una talega en que van die siseis libras todo lo cual va bien enjuto y --

-
- (3).- Echazón: Reparto proporcional, entre todos los interesados en la suerte de un buque, de valor de los objetos que se echan al mar para salvarlo.- Derecho Mercantil.- Mantilla Molina.- Quinta Edición.- Editorial Porrúa.- pág. 4.
- (4).- Fariña Guitian Francisco.- "El Transporte Marítimo y sus sistemas de responsabilidad".- Consejo Superior de Investigaciones Científicas.- Ministerio de Marina. Madrid, España.- pág. 55.- 1959.

acondicionado para dar en Cádiz a Lope Alonso, mercader de madera pagándome de flete a cuatro ducados de 375 maravedís, lo cual envío a vuestra cuenta y vuestro riesgo y por que es verdad que lo llevaré y entregaré, llevándome Dios en salvamento, obligo mi persona e bienes, el dicho mi navio, fletes y aparejos y lo mejor para do del y lo firmo en mi nombre, fecho en Santo Domingo a 20-8-1560 yo di dos conocimientos de un tenor, uno cumplido el otro no valga.
Francisco Gandulfo."

La redacción del conocimiento de embarque la encontramos en España en forma muy similar a la anotada hasta mediados del siglo pasado. Casi la mayor parte de los historiadores nos refieren que el origen del conocimiento de embarque era de la siguiente forma:

Se le otorgaba un recibo a los comerciantes que entregaban sus mercancías al buque para ser transportadas. El escribano del "cartulario" que era en esa época, como ya lo dijimos anteriormente, el encargado de registrar las mercancías, de controlar la estiba y de anotar todos los datos requeridos en el libro, el que intervenía en la recepción a bordo de todos los bultos y mercancías, redactando la nota correspondiente en el libro o cuaderno, otorgando los recibos que servían para identificar el embarque.

Para dejar más claro este punto, haremos una síntesis de la descripción y la forma en que se realizaba esta operación, durante los siglos XIII y XIV. Este sistema era parecido en los principales puertos mediterráneos, con ligeras variantes.

Al irse embarcando las mercancías en la nave, las intervenía un ayudante del escribano y las transcribía con las indicaciones de la clase, número de bultos y peso, al cuaderno del cargamento. Conforme se recibían dichas mercancías se redactaban recibos provisionales, que servían mientras se redactaban los definitivos, firmados por el "maestre" o "capitán de la nave", haciendo notar que los recibos provisionales hacían fé plena de la recepción de las mercancías a bordo. Al terminarse los embarques, se les avisaba a todos los cargadores, para que se reunieran, y con el libro de cargamentos a la vista, el escribano confrontaba los recibos definitivos que había redactado, firmados por el capitán, en los que se anotaron los datos de identificación del cargador, del destinatario, el puerto de destino, por cuenta de quien se hace el viaje, la clase de cargamento, el flete, si es mercancía a peso, número, medida o si es a granel o en bultos y si éstos están sellados o marcados, repitiéndose en el documento las marcas o sellos. También se debía expresar si la mercancía estaba hipotecada y por cuánto; de tal forma que todo estuviera expresado con claridad. Estos documentos se copiaban del cuaderno de a bordo, el cual servía de acta notarial y los recibos se transcribían en tres ejemplares iguales y numerados. En estos documentos encontramos el título de propiedad de la mercancía, ya que ésta al ser vendida, el capitán tiene la obligación de entregarla al comprador en virtud de la cesión de derechos que hace el cargador que la embarcó.

En algunas legislaciones se considera al escribano como notario y a veces se le dá esa denominación.

En las Ordenanzas de Bilbao de 1560, desaparece el escribano de a bordo y ya sólo se menciona el conocimiento del capitán de la nave, pero en otras reglamentaciones, aún

después de esta fecha, el escribano sigue suscribiendo --- esos documentos a nombre del capitán.

Posteriormente, nace la cláusula a la orden, que ya dá al documento el carácter de "Título de Crédito". Esta cláusula, en sus orígenes, obtiene poca aceptación, tan es así que no la encontramos en la mayoría de las legislaciones marítimas de los siglos XVII y XVIII, como por ejemplo: no se menciona en la Ordenanza Francesa de 1681, en cambio si la encontramos en las Ordenanzas de Bilbao de 1737 que vemos después.

Ya más tarde, la doctrina reconoce al conocimiento de embarque la cualidad del título de crédito que genera una obligación correlativa de hacer lograr la prestación del transporte contractual. El derecho del que posee el documento, va ligado a todas las cláusulas de exoneración o de atenuación de responsabilidad que normalmente se introducen en el conocimiento de embarque; por tanto, no es un título de crédito abstracto, sino que ya es un documento negociable que faculta al portador a ceder sus derechos sobre las mercancías y facilita sucesivas ventas sobre éstas antes de que lleguen a su destino y, además, es la base para la apertura de créditos documentarios en instituciones bancarias.

Scrutton (5), en su interesante obra de Derecho Marítimo, nos dá una larga lista de exoneraciones que han ido apareciendo en los conocimientos de embarque, desde las primeras que actualmente no tienen significado como son: de ac -

(5).- Scrutton.- The Contract of Affreightment as Expressed in charter parties and Bills of lading. 14, 1948.- pág. 142.

tos de Dios, enemigos del rey, piratas y bandidos, etc., -- hasta un complicado clausulado que fue apareciendo poste -- riormente.

A la vez que van apareciendo nuevas cláusulas a partir de mediados del siglo pasado, ya que el desarrollo de la na vegación a vapor cambió totalmente, las condiciones del -- transporte marítimo, aparecen las grandes empresas navieras con elementos económicos muy fuertes para impulsar el tráfi co y la construcción de importantes unidades. Los perfeccio namientos técnicos y la especialización de buques, fueron -- buscando fórmulas expeditivas, tipos de pólizas y conoci -- mientos "standard", lo que produjo rapidez en las operacio nes en los puertos y, con ello, se hizo conveniente prescin dir de muchos requisitos tradicionales, dando flexibilidad a las nuevas modalidades con la intervención cada vez más -- amplia, de diversas clases de agentes en los puertos.

De ser el conocimiento de embarque un documento formal y solemne otorgado por el capitán y vinculado al contrato -- de fletamento, ha pasado a convertirse en un título ágil, -- otorgado por la empresa naviera y al parecer, destinado a -- independizarse del contrato de transporte.

El mecanismo cada día más práctico de los transportes marítimos, ha hecho caer en desuso muchos preceptos de las legislaciones nacionales codificadas, la aparición de esas grandes empresas navieras y el establecimiento de líneas re gulares de navegación, fueron causa de que disminuyeran la contratación de fletamentos típicos, surgiendo en cambio -- una contratación uniforme que tiene su base en el conoci -- miento de embarque y que logra una uniformidad y una soli -- dez a toda prueba, en el Convenio de Bruselas de 1924.

Haciendo una reflexión sobre lo que quiere decir la pa

labra conocimiento, aplicada al tema objeto de nuestro estudio, diremos que se deriva del reconocimiento del capitán -- de la nave de haber recibido a bordo mercancías para su -- transporte, las cuales una vez terminado el viaje, promete entregar al tenedor legítimo del título. La doble declaración o reconocimiento, de que le han sido entregadas mercancías y la promesa de devolverlas, ha dado al documento la estructura que lo convierte y transforma en título único -- del contrato de fletamento hasta desplazar a la póliza a un segundo término o eliminarla del tráfico marítimo. De ahí que el conocimiento de embarque, constituya el documento -- fundamental del transporte de mercancías dentro del Derecho Marítimo y precisamente su enorme desarrollo ha ocasionado ciertas transformaciones de su forma y modo de expedición, así Mezzera (6), nos dice que en la actualidad el conoci -- miento de embarque es expedido y firmado por el armador o -- sus representantes autorizados, y que en los puertos de escala pueden ser expedidos y firmados por sus agentes y, además, en ocasiones en la entrega de los conocimientos a los -- cargadores no se cumplen estrictamente con el precepto de -- la ley, ya que suele suceder que el armador o sus agentes -- firman y entregan los conocimientos el día de la partida -- del buque, o muchas veces en alguna otra oportunidad, sin -- tomar en cuenta el momento en que se ha efectuado el embarque, mientras tanto, le basta al cargador el recibo provi -- sional. Hasta en algunos casos sucede que, con motivo de -- especiales exigencias, se expida el conocimiento antes de -- que se embarque la carga, que es a lo que se le ha dado en llamar "conocimiento recibido para embarque", que analizare -- mos posteriormente.

(6).- Mezzera Rodolfo.- "Curso de Derecho Marítimo".-
pág. 300.

También ha variado el contenido mismo del documento, - nos sigue diciendo Mezzera, ya que después de haber sido en sus orígenes un simple recibo de la carga embarcada y una - promesa de su oportuna restitución, se la han ido incorpo - rando todas las cláusulas del contrato de transporte, hasta convertirse en el documento fundamental que disciplina las relaciones del transportador con el cargador y destinata -- rios.

Esa evolución del conocimiento es lo que lo ha ido dife - renciando cada vez mas de la póliza de fletamento, al ex - tremo de que ésta sólo se expide en los fletamentos que se refieren a un determinado buque que necesita ser individua - lizado, mientras que el conocimiento se expide para una in - finidad de partidas de carga que el armador se obliga a - transportar. Esta práctica se traduce en modernas legisla - ciones relativas al transporte de cosas por mar, que hacen más práctico el contenido y alcance del conocimiento exclu - yendo de sus disposiciones a la póliza de fletamento.

Atilio Malvagni (7) nos refiere al respecto, que el - conocimiento de embarque es el documento que justifica con respecto a las mercancías que constan en él y que se origi - na por un contrato de fletamento, cuya finalidad es el -- transporte de cosas por agua. Se otorga el conocimiento, - tanto en los casos de existir póliza de fletamento como - cuando el buque ha sido puesto a carga general. La póliza - de fletamento es el comprobante del derecho que tiene el - fletador a usar el buque en las condiciones establecidas en

(7).- Malvagni Atilio.- "Curso de Derecho de la Navegación" pág. 103.- Segunda Edición.- Editorial Depalma.- Buenos Aires, 1950.

ella, en cambio, para la entrega de las mercancías, sólo se prueba con el conocimiento de embarque.

Pero, además de que el conocimiento de embarque puede servir como contrato de fletamento y como prueba del embarque de la mercancía, tiene otras importantes funciones en el comercio marítimo. Por ser documento representativo de las mercancías, el que lo posee legalmente, es el que tiene derecho a reclamar al capitán o a sus agentes, la entrega de la mercancía en el puerto de destino y, por lo general, es el propietario de las mercancías, pero puede ser también un acreedor prendario. Así pues, el destinatario de la mercancía puede venderla antes de la llegada del buque con sólo transferir el documento al comprador; ahora que si el mismo destinatario, no desea vender la mercancía inmediatamente, esperando que mejore el precio de ella en el mercado, puede realizar una operación bancaria obteniendo un préstamo y dando en garantía el conocimiento. Por último, y ésta es la operación más común y corriente que se realiza con este documento, el vendedor de la mercancía en el puerto de embarque que está urgido de dinero y no puede esperar que el comprador le pague el precio de ella cuando llegue al puerto de destino, puede obtener el pago de dicho precio girando una letra a cargo del comprador, que descuenta en un banco, ofreciendo en garantía el conocimiento de embarque.

Finalmente, veamos lo que Danjon (8) nos dice sobre el multicitado documento, que tanta preponderancia ha alcanzado en el transporte marítimo. Este autor señala que el conocimiento de embarque es llamado frecuentemente "billete -

(8).- Danjon Daniel.- "Tratado de Derecho Marítimo".- Editorial Reus, S. A.- Madrid 1932.- Tomo II.- pág. 362.

marítimo", el cual proporciona variados servicios como son los siguientes:

El conocimiento sirve para probar la remesa de las mercaderías por el cargador al armador o a sus agentes; constituye el título de propiedad del cargador o del destinatario y la base de su acción de restitución o libranza de las mercaderías.

Recíprocamente constituye el título del fletante y del capitán, para exigir el pago del flete, o sea, es también la base de su acción para obtener el precio del transporte.

Puede servir para complementar en ciertos casos al contrato de fletamento y aún lo puede suplir constituyendo un medio de prueba del mismo contrato de flete.

Es un instrumento que le recuerda de una manera permanente al capitán sus derechos y sus deberes sobre las mercancías que transporta en el buque; informa también al destinatario, en el momento del envío de las mercancías, de las condiciones en que deben ser transportadas; representa a las mercancías en camino, ya que la persona que esté en poder del conocimiento, tiene derecho a exigir las mercancías del capitán o sus agentes y éstos pueden retener las mercancías por cuenta del portador del conocimiento y el título le dá la posesión de las mercancías en camino.

B).- CONFERENCIA DE LA HAYA DE 1921.

El antecedente más importante sobre las reglas de la -
Haya de 1921, lo tenemos en la Harter Act. que es una Ley -
Federal de los Estados Unidos de Norteamérica, sancionada -
el 13 de febrero de 1893, siendo esta ley el primer esfuer-
zo legislativo encaminado a regular la responsabilidad del
transportador marítimo, así como de modelo para cuerpos de
leyes como las de Nueva Zelandia (1903), Australia (1904),-
Canadá (1910), etc., y es en ella donde se basa el clausula
do de las reglas de La Haya, habiéndose llevado a cabo es-
ta conferencia del 30 de agosto al 3 de septiembre de 1921,
en La Haya, tomando parte en ella los miembros más conecta-
dos con los distintos sectores marítimos como son: navieros,
cargadores, aseguradores y banqueros.

El fin principal perseguido en estas reglas, fué el de
dar al conocimiento un valor uniforme de título circulato -
rio (9).

Encontramos en estas reglas las siguientes cuestiones:

1.- Conceptos de lo que debe entenderse por transporta
dor, contrato de transporte, mercaderías, lo que es un na-
vío y transporte de mercaderías.

2.- Las obligaciones que deben corresponder al trans -
portador, tales como poner al navío en estado de navegabili
dad, o sea tenerlo en las mejores condiciones posibles para

(9).- González Lebrero Rodolfo A.- "Manual de Derecho de -
la Navegación".- Edificiones Depalma.- Buenos Aires.-
164.- pág. 236.

poder recibir y preservar las mercaderías, cuidarlas como es debido durante el tiempo que dure el transporte y, finalmente, proceder a su descarga al término del transporte.

3.- A continuación viene tratado lo referente a la -- emisión del conocimiento por parte del transportador, capitán o sus agentes hacia el cargador, que generalmente con -- tengan las marcas principales para la identificación de las mercaderías que serán proporcionadas por el cargador antes de la carga, de tal suerte que dichas marcas permanezcan le gibles hasta el fin del viaje. Deberá también contener el número de piezas, la cantidad y el peso tal como sean estos datos suministrados por el cargador antes del viaje, el estado y acondicionamiento aparente de las mercaderías, pero no está obligado al transportador, capitán o sus agentes, a emitir un conocimiento conteniendo la descripción detallada de las mercancías, cuando haya razón de sospechar que no -- contiene exactamente lo que dice el cargador. Para cual -- quier reclamación contra el transportador en el caso de mer -- caderías transportadas en graneros o cargamentos completos de maderas, el demandante estará obligado, a probar el núme ro, cantidad y peso que le hayan sido confiados al transpor -- tador.

4.- El cargador deberá de ser honesto en la descrip -- ción de las marcas, el número, cantidad y peso de sus merca -- derías y si no lo es, indemnizará al transportador de las -- pérdidas, daños y gastos que resulten de inexactitudes so -- bre estos puntos.

5.- La necesidad de una protesta escrita por parte del que recibe las mercaderías por pérdidas o daños en las mis -- mas, antes o en el momento de retirarlas.

6.- La creación de una simple presunción de entrega de las mercancías, de acuerdo con las menciones del conocimiento, a falta de la indicada protesta antes o en el momento de retirar las mercancías.

7.- La reglamentación del empleo del conocimiento "recibido para embarque".

8.- De las cláusulas que se insertan en los contratos de transporte exonerando al transportador por pérdidas o daños a las mercaderías provenientes de negligencia y falta de cuidado, por parte del capitán de la nave o de sus dependientes, o por causas de fuerza mayor.

Se han establecido ciertos derechos y exoneraciones a favor del transportador o del navío en las reglas como son: los daños o pérdidas que resulten de un estado de innavegabilidad, de negligencia o falta del capitán o comisionados del transportador por peligros, riesgos o accidentes del mar de hechos de guerra de enemigos públicos, de huelgas, de motines o disturbios civiles, de salvamentos de vidas o de bienes en el mar, por defectos o vicios propios de la mercadería o cualquier otra causa que no provenga de una falta positiva o de la participación del transportador o de la falta de negligencia de los agentes o comisionados del transportador.

Se puso un límite máximo de responsabilidad por pérdidas o daños en la suma de cien libras esterlinas por bulto o unidad, a menos que no haya sido declarado el valor o su naturaleza de las mercaderías por el cargador antes del embarque, y no se hayan insertado en el conocimiento.

Las mercaderías de naturaleza peligrosa, como por ejem

plo, explosivos, si han sido embarcadas sin el consentimiento del transportador o de sus comisionados podrán ser destruidas sin que haya obligación de pagar indemnización y, además, el cargador de estas mercancías, será responsable de los daños que pueda ocasionar y gastos de su embarque.

Un transportador podrá abandonar cualquiera de estos derechos y exoneraciones, siempre que dicho abandono sea insertado en el conocimiento entregado al cargador.

Dentro de las condiciones especiales, tenemos la libertad que se concede a las partes, para celebrar un contrato cualquiera con las condiciones que crean pertinentes, siempre que en este caso no se haya emitido ningún conocimiento y que las condiciones del acuerdo sean insertadas en un recibo que será un documento no negociable y llevará una mención de este carácter.

Hay también sus límites de aplicación de estas reglas, ya que no prohíben a un transportador o cargador insertar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exoneraciones referentes a las obligaciones y responsabilidad del transportador por la pérdida o el daño que sobrevengan a las mercancías siempre y cuando estos daños sean causados por cuestiones anteriores al embarque y posteriores al desembarco de la nave.

Y, finalmente, tenemos el límite de responsabilidad que dice que las disposiciones de estas reglas no modifican ni los derechos ni las obligaciones del transportador, tales como resultan de la convención sobre limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques. (10)

(10).- Shuldreich Talleda Héctor Adolfo.- "Derecho de la Navegación".- Tucuman 2926 T.E.- Buenos Aires, Argentina.- 1954.- pág. 273.

C).- LA CONVENCIÓN INTERNACIONAL DE BRUSELAS DE 1924.

Es la Convención de Bruselas del 25 de agosto de 1924, otra de las grandes fuentes donde se analizaron las cláusulas que regulan muchas cuestiones relativas a la unificación de reglas sobre el conocimiento de embarque y la responsabilidad del transportador marítimo. La primera como ya lo dijimos al tratar lo de las Reglas de La Haya, fue la de la Harter Act. de Estados Unidos de Norteamérica del año de 1893. La Convención de Bruselas ha servido de guía a un cuerpo de leyes como las de la Gran Bretaña (1924), Bélgica (1928), Francia (1936), Estados Unidos de Norteamérica (1936), Italia (1942), España (1949), Suiza (1952), México, el cual ha adoptado gran parte de estos principios de la Convención en su Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual analizaremos posteriormente.

Esta Convención, es sin duda una de las de mayor trascendencia entre las que se han realizado, ya que ha sido incorporada a la legislación de gran parte de los Estados, tanto los típicamente cargadores como los típicamente armadores, tanto compradores de fletes como vendedores de bodegas: el protocolo de firma de la Convención establece que las altas partes contratantes podrán adoptar la Convención, ya dándole fuerza de ley, ya incorporando en la respectiva legislación nacional, las reglas aprobadas en la forma más apropiada a dicha legislación.

La Convención habla en su artículo 10. inciso a) lo que debe entenderse por porteador, en el inciso b) hace referencia al conocimiento o todo documento similar, para calificar al contrato de transporte que debe caer bajo sus normas quedando incluidos los recibos provisionales emitidos por el capitán o primer oficial del buque. Los animales en

pié y la mercancía cargada sobre la cubierta del buque quedan excluidos del control de la ley internacional como se deja ver de la norma del Artículo lo. inciso c).

I.- Obligaciones del transportador, según la Convención.

Dentro de las obligaciones que se establecen, tenemos las siguientes:

1.- Ejercer una diligencia razonable para poner al buque en buen estado de navegabilidad.

2.- Realizar una actividad adecuada en relación a la carga, conservación, transporte, cuidado y descarga de la mercadería; y

3.- Entregar un conocimiento de embarque con determinadas constancias.

Vemos como en la Convención se recoge el concepto de la obligación del transportador de ejercer la debida diligencia, a fin de armar, equipar y aprovisionar convenientemente el buque, así como descubrir vicios ocultos y disponer, que las bodegas y espacios reservados para la carga estén en las mejores condiciones para el recibo, transporte y conservación de las mercaderías.

Esta obligación de dotar al buque de un estado de navegabilidad razonable debe cumplirse antes y al comienzo del viaje, concluyendo en el momento que el buque pierde contacto con tierra. Se trata pues de una obligación personal del armador ya que la innavegabilidad del buque en el mar constituirá una culpa náutica del capitán, de la cual -

está exento el transportador y en los puertos de escala donde el buque es atendido por los agentes marítimos no estando presente el transportador, no renace la obligación a que nos referimos a menos de que se hiciera presente a través de alguna representación especial.

En relación con la tercera obligación del transportador, que enunciamos, deberá de entregar al cargador un conocimiento de embarque que deberá contener las marcas principales necesarias para la identificación de las mercaderías, el número de bultos o de piezas, el estado y acondicionamiento de las mercaderías.

Un conocimiento redactado regularmente, crea entre las partes del contrato, la presunción, salvo prueba en contrario, del recibo de las mercaderías tal como ellas han quedado descritas en el documento. La Convención declara que el cargador garantiza al transportador en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, el número, la cantidad y el peso de las mercaderías, debiendo indemnizarlo de todas las pérdidas o gastos que resultan de esa declaración. Tiene el conocimiento el valor de una prueba absoluta frente a terceros y no se admite prueba en contrario, precisamente por la antes mencionada garantía del cargador al transportador en cuanto a los datos proporcionados. Sólo podría alegar el transportador frente a los terceros los vicios ocultos de las mercaderías que razonablemente le hubieran podido pasar inadvertidos.

II.- Alcances de la responsabilidad del transportador, vistos en la Convención.

La Convención establece en su texto un régimen en materia de responsabilidad del transportador.

El incumplimiento del contrato puede responder a -
varias causas que a su vez encuentran soluciones distintas.

En primer lugar, el incumplimiento contractual pue-
de ser consecuencia de lo que se ha dado en llamar "culpa -
náutica" que es derivada del manejo técnico del buque por -
parte del capitán o sus dependientes. Hay una distinción -
que se hace entre "culpa náutica" y "culpa comercial". A -
veces es difícil delimitar o identificar plenamente a cada
una de ellas, debiendo considerarse todas las circunstan --
cias de cada situación concreta.

Dentro del concepto de "culpa náutica" se entien-
den las culpas del Capitán que comete en la conducción del
buque y en la ejecución de todas sus maniobras y medidas re-
lacionadas con la navegación propiamente dicha. La culpa-
debe reconocer un objetivo náutico, entran dentro de este -
concepto: las órdenes mal dadas, al timonel, negligencia -
en la conducción, la mala elección de ruta, el error en la-
apreciación de la posición de un buque con el cual se puede
producir un abordaje, la falta de observación o mala inter-
pretación de las señales luminosas o acústicas emitidas por
otro buque o desde tierra, etc. La mala estiba de la carga
que puede causarle daños a esta última, constituye general-
mente una "culpa comercial", de la cual será responsable el
transportador.

En segundo término tenemos el incumplimiento con -
tractual como consecuencia de innavegabilidad del buque o -
de la presencia en él de un vicio oculto. En este caso el
transportador queda exonerado de toda responsabilidad si -
prueba que antes y a la iniciación del viaje ejercitó la di-
ligencia debida o razonable para poner al buque en estado -
de navegabilidad y para descubrir sus vicios ocultos, pu--
diendo el cargador probar lo contrario. Esta norma que le

impone la obligación al transportador de una debida diligencia que es de orden público y no puede ser derogada o alterada por las partes bajo pena de nulidad.

En tercer término el incumplimiento contractual puede ser consecuencia de cualquiera de los casos que el Artículo 4, párrafo 2o. de la Convención, detalla de la siguiente forma: (del inciso b) al p) inclusive).

b).- Incendio, a menos que sea causado por hecho o culpa del transportador.

c).- Peligros, riesgos, o accidente de mar o de otras aguas navegables;

d).- Actos de Dios;

e).- Hechos de Guerra;

f).- Hechos de enemigos públicos;

g).- Detenciones del "príncipe", autoridad o pueblo o de embargo judicial;

h).- Cuarentena;

i).- Acto de omisión del cargador o propietario de las mercaderías o de sus agentes o representantes;

j).- Huelgas o Lock outs, o de paros o trabas impuestas total o parcialmente al trabajo, por cualquier causa que sea;

k).- Motines o perturbaciones civiles.

l).- Salvamento o tentativas de salvamento de vi -
das o de bienes en el mar.

m).- Disminución en volúmen o en peso o de cual --
quier otra pérdida o daño resultante de vicio oculto, de la
naturaleza especial o vicio propio de la mercadería;

n).- Insuficiencia de embalaje;

o).- Imperfecciones en las marcas;

p).- Vicios ocultos que escapan a una diligencia -
razonable.

Una vez que el transportador ha probado que su in-
cumplimiento proviene de alguna de estas causas, se estable-
ce en su favor una presunción de irresponsabilidad, que ad-
mite prueba en contrario si el cargador, mediante pruebas,-
establece la culpa personal del transportador o del capitán
o sus dependientes que no constituye una "falta náutica".

En cuarto término el incumplimiento contractual, -
puede ser consecuencia de un desvío de rumbo que debía se -
guir el buque, aquí la Convención resuelve que el transpor-
tador no será responsable siempre que se trate de un desvío
razonable o para salvar o intentar salvar vidas o bienes en
el mar. En la apreciación de la razonabilidad del desvío -
deben considerarse todas las circunstancias y factores que-
rodean ese desvío, que puede resultar una culpa náutica pa-
ra el transportador.

En estos casos, el transportador debe probar lo ra-
zonable del desvío en su caso que éste tuvo por objeto sal-
var o intentar salvar vidas o bienes en el mar; ya que el -

cargador puede probar la culpa del transportador.

En quinto y último término, el incumplimiento contractual puede provenir de cualquier otra situación que no proceda de hecho o culpa del transportador, del capitán o de sus dependientes a bordo. La persona que reclame el beneficio de esta excepción debe probar en su favor, demostrando que la pérdida o daño no han sido producidos por culpa personal o hecho del transportador del capitán o sus dependientes a bordo.

III.- Limitación de la responsabilidad del transportador en la Convención.

Uno de los principios que recoge el derecho de la navegación, consiste en la posibilidad de limitar el alcance de la responsabilidad resultante de los incumplimientos contractuales.

La Convención de Bruselas prevee esta situación, - estableciendo un doble régimen: cuando el cargador antes del embarque de las mercancías formula al transportador una declaración que luego inserta en el conocimiento acerca de la naturaleza de las mercaderías y su valor, se paga un determinado flete y el transportador responde hasta el valor declarado; cuando el cargador no ha formulado la declaración a que nos referimos, la responsabilidad del transportador queda fijada en la suma de 100 libras esterlinas oro - por bulto o unidad.

Esta norma ha dado lugar a ciertos problemas: en primer lugar, saber si la norma se refiere o no a libras esterlinas oro, y que se entiende por unidad.

El primer problema lo soluciona la Convención y ex

presa en su Artículo 9: "que las unidades monetarias de que se trata en la misma se entiende en valor oro".

El segundo problema que se crea es el de los términos "bulto" o "unidad". Bulto se entiende en principio, mercadería encajonada o cubierta de cualquier manera con un envoltorio, reservando el término unidad para las demás piezas que puedan componer un cargamento.

Unidad también puede significar unidad de medida o cantidad a lo cual ya se trató en este sentido en la Ley Norteamericana de 1936, que habla de bulto y de "acostumbrada unidad de fletamento". De tal forma que en los casos de transportes a granel la unidad será la tonelada, el metro cúbico, etc. Hay varios supuesto que se pueden producir en relación a la limitación de la responsabilidad del transportador. Cuando se produce un daño que supere las 100 libras esterlinas oro y no se haya declarado la naturaleza o valor de las mercaderías el transportador sólo responderá hasta 100 libras esterlinas oro y lógicamente, cuando el monto del daño sea inferior, sólo responde hasta el monto efectivo del daño.

CLAUSULAS VALIDAS Y NULAS SEGUN LA CONVENCION.

La infinidad de cláusulas que generalmente se insertan en los conocimientos de embarque, según la Convención, muchas son lícitas mientras que otras carecen de validez.

Resultan ilícitas por ejemplo, la cláusula que acorta el plazo de la prescripción de las acciones como la de cesión en favor del transportador del beneficio del contrato de seguro tomado por el cargador, la de irresponsabilidad por incumplimiento de las obligaciones comerciales del trans

portador, la de inversión de la prueba de la responsabilidad del transportador; en general toda cláusula que disminuya, atenúe o modifique, en contra del cargador o destinatario sus derechos en la forma de como han sido previstos en la Convención.

COMPROBACION DE AVERIAS EN LA CONVENCION.

La Convención prevee un régimen en materia de comprobación de averías, cuando las averías son visibles, toda persona interesada debe notificar al transportador, a su capitán o agente marítimo, por escrito, en el puerto de descarga de la mercadería, antes o en el momento de la entrega de ésta al tenedor del conocimiento.

Dicha notificación debe hacerse en casos de averías o de pérdidas parciales, no siendo necesaria cuando la pérdida es total.

Si el consignatario no hace la notificación a que me refiero, se crea en favor del transportador la presunción --salvo prueba en contrario de que las mercaderías se entregaron en la forma y condición descritas en el conocimiento de embarque.

Cuando los daños no son visibles, la notificación debe efectuarse dentro de los tres días de que ha sido entregada la mercancía, produciendo los mismos efectos que en el caso anterior.

Cabe señalar que la entrega de la mercadería deberá --considerarse perfeccionada, en el momento en que el consignatario la recibe de la aduana.

La Convención prevee, que cuando las partes no se pongan de acuerdo acerca de la forma de practicar la revisión de la mercancía o cuando el consignatario objete su buen estado considerando el transportador que no hay razón para ello, esa revisión conjunta, que de llevarse a cabo en tiempo más o menos inmediato al de la descarga del buque que sería lo más efectivo, deberá recurrirse al régimen de reconocimiento pericial.

LA PRESCRIPCIÓN TRATADA EN LA CONVENCION.

Las acciones derivadas del incumplimiento por parte del transportador marítimo, de las obligaciones a su cargo en cuanto a la entrega de las mercaderías, quedan sometidas al plazo de un año a contar del momento de la entrega de la carga o de la fecha en que debió ser entregada. Esta disposición es de orden público y no puede, ser motivo de una cláusula que disminuya el plazo indicado.

Hay que hacer notar que las acciones que se encuadran en el régimen de prescripción de un año son las que guardan una relación directa con las obligaciones del transportador marítimo, que según el ámbito de aplicación de la Convención, quedan a su cargo.

RESPONSABILIDAD EN TRANSPORTE DE BUQUES REMOLCADOS.

Como una consecuencia lógica del contrato de transporte de mercaderías, el transportador debe entregarlas en su destino y es responsable de las pérdidas, las averías y el retardo de las mismas, pudiendo invocar las excepciones de fuerza mayor, vicio propio de la cosa o culpa del cargador. En esos casos será necesario analizar cada caso ya que el buque remolcado, puede traer una tripulación, cuya conducta

haya provocado la inejecución o mala ejecución del contrato. En algunos casos se carga mercadería en el buque remolcado, salvo que el transportador (remolcador), se haya hecho cargo tanto de la custodia del buque como de la mercadería, de bemos decir que no será responsable en cuanto a las mercancías o sea que pueden coexistir, separadamente un contrato de transporte de buque que es entre remolcador y remolcado y un contrato de transporte de mercancías entre el armador del buque remolcado y los cargadores de ellas. En este supuesto la obligación de entregarlas en su destino corresponde a dicho armador. (11)

(11).- González Lebrero Rodolfo A.- Obra citada, pág. 238 y siguientes.

D).- DEFINICION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

Barrera Graf (12), define al conocimiento de embarque como un documento emitido por (o a nombre de) la persona - que recibe las mercancías mediante el cual dicha persona re conoce su recepción, así como la obligación de entregarlas al fin del viaje a quien resulte legitimado por el título.

Rodríguez y Rodríguez (13), nos dice que el conocimiento de embarque "es el documento expedido por el capitán de un buque mercante, por el que reconoce haber recibido determinadas mercancías para su transporte y promete restituir - las al tenedor legítimo del mismo, después de haberlo efectuado".

Habiendo precisado el concepto del conocimiento de embarque, vemos que la doctrina admite en una forma generalizada que el conocimiento de embarque del transporte marítimo es un título de crédito, perteneciente a la categoría de los títulos representativos de mercancías (14), el cual cumple con funciones como las siguientes:

a).- Es fundamentalmente un documento probatorio de la carga de las mercancías, así como de la obligación de transportarlas en su destino;

-
- (12).- Barrera Graf Jorge.- "Estudios de Derecho Mercantil" Editorial Porrúa Hnos.- México, 1958.- pág. 48.
(13).- Rodríguez y Rodríguez Joaquín.- Curso de Derecho Mercantil.- Tomo I.- México, 1960.- Editorial Porrúa, S. A.- Cuarta Edición, pág. 405.
(14).- Cervantes Ahumada Raúl.- Títulos y Operaciones de Crédito.- México, 1961.- Tercera Edición.- Editorial Herrero, S. A.- pág. 185.

b).- Es un documento representativo de las mercancías-embarcadas; ello permite a su tenedor, ser el titular de - las mismas o poder transferir el documento a la persona que el mencionado tenedor quiera y ésta poder reclamar la entrega de las mercancías detalladas en el conocimiento;

c).- Siendo documento representativo de las mercancías, adquiere también el carácter de título de crédito que puede negociarse, promoviendo con ello en gran medida al desarrollo del comercio marítimo.

E).- MODALIDADES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

1.- El conocimiento llamado "limpio" o "neto" (clean - bill of lading).

Encontramos dentro de estas modalidades al conocimiento llamado "limpio" o "neto" (clean bill of lading), y es aquel que no tiene reservas o cláusulas añadidas y que por tal motivo no tiene reparos al buen estado o condición de las mercancías que ampara, siendo ésto benéfico para su tenedor, ya que ello se presta a una negociación más fácil por parte de los bancos. En el año de 1948 se llevó a cabo un Convenio Internacional en París, dando como resultado una reglamentación para ciertos tipos de conocimientos que serían considerados limpios, no obstante que contengan las siguientes cláusulas:

a).- Las que sin acreditar literalmente que la mercancía y/o su embalaje son defectuosos y dejen entrever esta circunstancia mediante cajas de reemplazo, uso de envases usados, etc.

b).- Las que excluyan la responsabilidad del transportista de riesgos que afecten la naturaleza de la mercancía y/o su embalaje;

c).- Las que inserte el transportista declarando ignorar contenido, peso, medida, calidad o las especificaciones técnicas de la mercancía. (15)

(15).- Garibi Undabarrena José María.- "Derecho Marítimo - Práctico".- Ed. de la Oficina Central Marítima.- Madrid, España.- 1958. - pág. 56.

2.- El conocimiento denominado "mate's receipt" o "recibo del piloto".

Otra modalidad la encontramos en el "mate's receipt" o "recibo del piloto", este documento, acredita el embarque como recibo provisional, ya que posteriormente se canjea por el conocimiento definitivo. El "mate's receipt" se expide en el momento del embarque; sin embargo, no tienen una aceptación definitiva, ya que vemos por ejemplo en España no son negociables, estos documentos por no considerarlos como títulos suficientes, en cambio en Inglaterra, es frecuente que los bancos autoricen créditos sobre ellos; para que tenga eficacia el endoso en estos documentos con efectos de transmisión de la mercancía que amparan, es necesario notificar dicha transferencia al transportista o a su agente.

3.- Conocimiento de recibido para embarque.

Una figura muy importante dentro de las modalidades del conocimiento de embarque es el CONOCIMIENTO DE RECIBIDO PARA EMBARQUE.

Según los historiadores tiene su origen en Inglaterra, como consecuencia del gran desarrollo que alcanzó la navegación en ese país, ya que en un momento determinado se hizo casi imposible entregar la mercadería a bordo del buque y debido también a la competencia entre los armadores y a la escasez de bodegas, los grandes almacenes, sobre todo aquellos que se dedicaban a la guarda de mercancías, incrementaron su desarrollo en una forma muy notable.

De acuerdo con Ripert (16), el conocimiento de recibido para embarque, tuvo su desenvolvimiento en los Esta

(16).- Ripert. Citado por Barrera Graf Jorge.- Obra citada. pág. 55.

dos Unidos de Norteamérica, durante la primera guerra mundial, debido a la acumulación de mercancías en los puertos del Atlántico y a la escasez de barcos para su debido transporte.

La ventaja de este documento y de esta nueva modalidad en el conocimiento de embarque es que se acredita únicamente la entrega de las mercancías al transportista para su embarque, sin la indicación de su embarque efectivo ni de la fecha del mismo; se emplea este mecanismo para facilitar al cargador que en vez de esperar la llegada del buque para embarcar su mercadería, la remiten en forma anticipada a los depósitos de la empresa comprometiéndose ésta a embarcarla. Al recibir la mercancía el transportador, expide el conocimiento de recibido para embarque. Originalmente este documento ofrecía un serio inconveniente de que por causas imprevisibles o por algún accidente, las mercancías no eran embarcadas y, por tal motivo, había cierta desconfianza. Como prueba de ello, tenemos que los bancos de Australia y Nueva Zelanda, se negaron a aceptar este tipo de conocimientos, dificultándose su circulación (17). Los conocimientos de recibidos para embarque, nacieron de las necesidades del comercio marítimo y se le ha llegado a dar un reconocimiento de carácter internacional, por ejemplo en el Artículo 3, inciso c), de las Reglas de La Haya de 1921, pasando después a la Convención de Bruselas de 1924, en el inciso e), y lo encontramos regulado en el Artículo 169 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que a la letra dice: "si las mercancías hubiesen sido recibidas para su embarque; el conocimiento deberá contener, además:

(17).- Malvagni Atilio.- "Contratos de Transporte por Agua" Roque Depalma.- Editor.- Buenos Aires, 1966, pág. 702.

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

II.- La indicación del lugar donde hayan de guardar se mientras sean embarcadas.

III.- El plazo fijado para el embarque.

Von Gierke (18), señala que este documento puede ser convertido en conocimiento embarcado con sólo indicar la fecha del embarque de las mercaderías en buque determinado.

4.- El conocimiento "Through bill of lading".

Tenemos también el "Through bill of lading" Garibi (19), nos enseña sobre esta modalidad lo siguiente: se extiende cuando las mercancías deben ser transportadas por varios buques, o por tierra y mar, es decir, que cubra diversos transportes sucesivos antes de llegar a su destino final; este tipo de transportes se emplea con suma frecuencia en las líneas regulares en ocasión de transportes largos en los cuales es preciso realizar transbordos, las compañías pues otorgan un documento de este tipo, ya que las compañías navieras coordinan este servicio con otras de carácter pluvial, ferroviarias o aéreas. Sin embargo, el destinatario conserva su acción directa contra la empresa titular del transporte original, a la que se entregó la mercancía y tal empresa actúa como comisionista de los transportistas sucesivos que como ella están interesados en el transporte total de la mercadería.

(18).- Gierke Julius Von.- "Derecho Comercial y de la Navegación".- Tomo II, Trad. del alemán.- Juan M. Semon. Ediar, Buenos Aires, 1957, pág. 162.

(19).- Garibi Undabarrena José Ma.- Obra citada.- pág. 59.

5.- El conocimiento "Delivery Order".

Vamos a estudiar, un documento que tiene relación con el conocimiento de embarque; y ese documento es al que se le ha denominado "Delivery Order" que significa orden de entrega. Es necesario distinguir los "Delivery Orders" propios de los impropios; los primeros son aquellos que emite el transportista en favor de varios destinatarios que son - otros tantos compradores o adquirentes de las mercancías embarcadas, son órdenes de entrega, expedidas por el fletante a petición del cargador o tenedor del conocimiento cuando - así se ha convenido en el contrato de transporte, dejando - perfectamente bien delimitado en el conocimiento original, - la cantidad de mercancía amparada por esas órdenes, así como la calidad, debiendo estar firmado por el propietario - que la negocia y por el fletante. Se dice que los puede expedir el capitán o éste los recibe del consignatario de la mercancía, para que sea entregado a otra persona un lote o parte de la mercancía a su nombre, aún a bordo o en el puerto de destino.

Tienen estos documentos el carácter de fracciones del conocimiento de embarque y por esa calidad se pueden retirar las mercancías fraccionadamente a nombre o a la orden de un consignatario único del conocimiento y, cuando ya han sido retiradas todas las mercancías, el consignatario puede canjear los "Delivery Orders", por el correspondiente conocimiento de embarque, firmando el que lo ha recibido. Cuando esto pasa, el conocimiento global se retira de la circulación porque ha dejado de representar el cargamento que amparaba, es decir, que se ha agotado.

En el Derecho Italiano, se designan a estos documentos con el nombre de "ordini di consegna" y para que los

destinatarios puedan reclamar las mercaderías en ellos amparadas, el vendedor suele enviarlos por correo u otro medio idóneo y rápido.

Los "Delivery Orders" improprios son órdenes que emite el tenedor legítimo del conocimiento de embarque y los cuales entrega al capitán o al consignatario, para que hagan entrega de la parte correspondiente a cada titular de esas órdenes. Estos documentos, que en francés se les llama "bon de libraison", no representan la mercancía ni dan derecho a reclamarla ante el capitán, que, además, no está obligado a entregarla según la doctrina. (20)

El maestro Cervantes Ahumada (21), dice que las órdenes de entrega propias, son títulos de crédito, al igual que el conocimiento de embarque, puesto que substituye a éste en la parte de las mercancías que ampara, sirve como prueba del transporte y de todo contrato de fletamento celebrado. En cambio las órdenes de entrega impropias, no son consideradas como títulos de crédito, puesto que no legitiman al tenedor frente al poseedor material de las mercancías.

(20).- Uría Madir Rodrigo.- "Derecho Mercantil".- Madrid.- 1958.- pág. 775.

(21).- Cervantes Ahumada Raúl.- "Apuntes de Derecho Marítimo".

F).- CLAUSULAS QUE GENERALMENTE SE PONEN EN LOS CONOCIMIENTOS.

Se dice que en el contrato de transporte marítimo se ha relegado a un segundo término, la voluntad de las partes, debido a que se incluyen una serie de cláusulas que han sido aceptadas por la costumbre; sin embargo, si dichas cláusulas no se ajustan a lo que establecen los convenios internacionales y que hayan sido aceptados, éstos por sus leyes internas, se tendrán por no puestas.

Garrigues (22), agrupa en dos apartados, dichas cláusulas:

a).- Las que tratan de limitar o neutralizar los elementos descriptivos de los conocimientos de embarque y,

b).- Las que tienden a liberar al porteador del resarcimiento por causa de daño o pérdida de las mercancías. Ya sean unas u otras casi todas tienden a limitar o eximir de responsabilidad al transportista y son aisladas las que tienen una finalidad distinta.

Lo breve de las escalas del buque, impide generalmente al capitán verificar las declaraciones unilaterales del cargador sobre la naturaleza y condiciones de las mercancías embarcadas, lo que da lugar a que el capitán se proteja mediante las mencionadas cláusulas que, como antes apuntamos si bien no anulan las obligaciones ex recepto, sí paralizan sus efectos descriptivos y no tienen otra finalidad

(22).- Garrigues y Díaz Cañabate Joaquín.- "Tratado de Derecho Mercantil".- Tomo II.- Derecho Marítimo.- Madrid, España.- 1950, pág. 738.

de invertir la carga de la prueba en contra del cargador o del destinatario.

Entre las múltiples cláusulas que se ponen tenemos las siguientes: "mercaderías en aparente buen orden". Esto -- quiere decir que las mercancías que han sido cargadas parecían estar externamente en buenas condiciones.

La cláusula "contenido desconocido", es aplicable en los casos de mercancías no embaladas y de contenido invisible, o cantidades no determinadas y tiende a dispensar al capitán y disculparle de las irregularidades que los destinatarios consideren hallar en las mercaderías a la hora de la entrega. Se trata de atenuar su responsabilidad con base en una presunta y previa declaración del armador de no haber comprobado la calidad y la cantidad de las mercancías y que sólo subsiste su obligación de entregar lo que ha recibido, ignorando las demás circunstancias.

Aquellas que establecen "número, peso y medida desconocidos", tienden a proteger al fletante o al capitán contra faltantes o defectos en las mercaderías y eximirlos de responsabilidades por cantidades incompletas de piezas en el contenido de los bultos embarcados.

Las que dicen "no responsabilidad por las marcas" o "marcas borrosas u obiteradas", amparan a los armadores contra ciertas substituciones de marcas que con intención fraudulenta suelen efectuar los cargadores.

A veces se dan casos en que el cargador manifiesta a la hora del embarque que los efectos o mercancías contienen ciertas características y el fletante se inconforma mediante la cláusula "sin mi aprobación" que es una reserva en ca

so de discrepancia con los destinatarios sobre las condiciones específicas de las mercancías pactadas originalmente con el vendedor. Dentro de esta misma categoría de reservas, está la de "no respondo de roturas ni derrames". Se menciona esta reserva en casos en que los envases son de materia frágil, o líquidos que tienden a derramarse con facilidad; tiene la finalidad de prevenir al fletante contra responsabilidad por mermas y faltante en los líquidos.

Otra cláusula es la que asegura el derecho que tiene el naviero de retener la carga en caso de que no se pague el flete, aún en el caso de que resultare un peso menor del indicado en las mercancías en el momento de la descarga, (Cláusula Offidavit).

En ciertos casos los fletantes tratan de poner cláusulas en los conocimientos que por ser contrarias a las reglas, se tienen por no puestas, tal es el caso de la mención "el buque no es responsable por el reventón de los sacos ni por la pérdida del contenido", si se admitiera esta clase de cláusulas, se daría lugar a fomentar la práctica inmoral de inutilizar intencionalmente los envases o de no tener el debido cuidado de ellos por parte del capitán y la tripulación.

Finalmente, hay cláusulas que facultan al capitán a transbordar en cualquier momento las mercancías a otro buque, ya sea por cambios de ruta, por relevos de los buques o por alguna avería en los mismos. En casos como éstos, resultan como elemento real del contrato de transporte, las mercancías transportadas.

G).- ELABORACION DEL CONOCIMIENTO.

Generalmente las Agencias o Delegaciones de las Compañías Navieras, facilitan a sus representantes o agentes y a los cargadores que lo soliciten, las tarifas de fletes y las condiciones en que efectúan sus servicios de transporte y al cargador que desee embarcar y transportar mercancías, se le entregan tres impresos originales, anexando las copias necesarias que se requieran, después, la Agencia Naviera rellena con instrucciones del cargador, los espacios en blanco, con las menciones referentes a la fecha de entrega, clase, cantidad, peso, marcas, destino, etc., de las mercancías a transportar, debiendo firmar un original el capitán del buque o representante naviero, mediante la autorización especial que tengan para extender el "admitase" o permiso de embarque, con cuyo permiso, se acompaña la carga que se entrega a bordo. Con los datos de este impreso, se redacta el conocimiento, siendo compulsados ambos documentos por la Agencia Naviera y reteniéndolos para después ser entregados al cargador. (23)

Por lo que se refiere al pago del flete o transporte, éste puede ser de dos formas:

I.- Flete por cobrar, que es aquel en que el flete se paga al final del viaje y no se entregarán las mercancías, si el destinatario no tiene en su poder un original del conocimiento, a la entrega de éste al capitán, deberá entregar la mercancía; a esto se le llama revalidación.

II.- Flete pagado es aquel, que se paga en el puerto de embarque de las mercancías.

Las formas en que se puede emitir un conocimiento son las siguientes:

1.- Por el número de ejemplares:

- a).- Conocimientos singulares.
- b).- Conocimientos múltiples.

2.- Por la ruta a seguir en las mercancías:

- a).- Conocimiento directo.
- b).- Conocimientos indirectos. Estos dan lugar a transbordos.

3.- Por las cláusulas consignadas en el documento y de limitación de responsabilidades del porteador serán:

- a).- Clean bill of lading. ("limpio" o "neto", - que no tiene reservas o cláusulas añadidas y que por tal motivo no tiene reparos al buen estado o condición de las mercancías que ampara).
- b).- Full bill of lading. (es aquel que si tiene - reservas o cláusulas que limitan el buen estado de las mercaderías).

4.- Por el lugar en que deba entregarse la mercancía - para su transporte:

- a).- Conocimiento de embarque.
- b).- Conocimiento de recibido para embarque. (24)

C A P I T U L O S E G U N D O

REGLAMENTACION JURIDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1).- LAS ORDENANZAS DE BILBAO DE 1737.

Por ser de enorme importancia en el desarrollo del comercio en general y del marítimo en particular, dentro de este estudio cabe hacer una breve referencia sobre las Ordenanzas de Bilbao, vigentes durante la época de la colonia en nuestro país. Estas Ordenanzas fueron preparadas al través de diferentes épocas, por los comerciantes y cónsules, tomando como base Ordenanzas anteriores, los usos, las costumbres, el "Consulado del Mar" (25) y, en especial, las "Ordenanzas" dictadas por Luis XIV. (26)

Las Ordenanzas de Bilbao es un código que fué dedicado en forma exclusiva a la reglamentación del comercio, y tanto su vigencia como su aplicación, se extendió a toda España y a México, con cortas interrupciones, hasta el año de 1884, en que se dictó nuestro segundo Código de Comercio.

La jurisdicción consular fué obtenida por los comerciantes de Bilbao, en 1511 y este consulado dió origen a diversas Ordenanzas como las antiguas que confirmó Felipe II en 1560, que fueron adicionadas en 1665, y las nuevas que -

(25).- "El Consulado del Mar".- Es la más famosa colección de usos marítimos en los puertos del mediterráneo durante el medioevo, que conservó autoridad durante siglos en los tribunales mercantiles de casi toda Europa. Data, de la segunda mitad del siglo XIV.
Brunetti Antonio.- Obra citada.- pág. 93.

(26).- Barrera Graf Jorge.- Tratado de Derecho Mercantil.- Vol. 1.- Editorial Porrúa, S. A.- Av. Rep. Argentina, 15.- México, D. F.- pág. 62.

resultaron más amplias y más completas, las cuales fueron publicadas y promulgadas en 1737, por Felipe V con el nombre de Ordenanzas de la ilustre Universidad y casa de contratación de la muy noble y muy leal Villa de Bilbao. (27)

Las mencionadas Ordenanzas tendieron a unificar toda la legislación relativa al comercio marítimo, que se hallaba dispersa en multitud de disposiciones legales y su mérito más grande fué, el de haber servido en ese tiempo como obra de consulta en todo el mundo.(28)

Estas Ordenanzas Españolas, contaban con 29 capítulos, de los cuales un gran número estaban en algunos casos, totalmente y en otros parcialmente dedicados a la navegación. En el capítulo 18, se ubicaron las normas referentes al conocimiento de embarque, particularmente en los Artículos 33 a 46, preceptos que establecían desde la obligación de los capitanes de las naves que transportaban cargamentos, de cualquiera de los diferentes puertos, a ajustarse al contenido del conocimiento que firmasen, o en caso de duda a las reglas dispuestas para las cartas de fletamento; hasta el caso de enfermedad o muerte del capitán de la nave y las medidas tendientes a sustituirlo.

En efecto, en el Artículo 34, encontramos la obligación que tenía el capitán o maestro del navío, de otorgar un conocimiento de embarque debidamente firmado a la persona que había cargado mercancías para su transporte, las cuales había que entregar a la persona que expresare el conoci

(27).- Barrera Graf Jorge.- Obra citada.- pág. 62.

(28).- Walton Clifford Stevens.- Leyes Comerciales y Marítimas en la América Latina.- Tomo 1.- pág. 7.- Washington, D. C.- U. S. A.- 1907.

miento, el cual dicho documento debía contener: el nombre del capitán, su domicilio, el nombre y domicilio de la nave, su porte, lugar donde se recibía la carga, para que parte iba, de quién era, la cantidad, calidad, marcas y números, la persona a quién iba dirigida, el flete que había que pagar y si se encontraban averías ordinarias, enumerarlas; además, había que poner la fecha. Los conocimientos deberían ser tres ó más según los que el cargador necesitare, todos de un mismo tenor y fecha, uno de los cuales se quedaba con el capitán y los demás con el cargador para utilizarlos en la forma que los fuera necesitando. La obligación por parte del capitán de entregar el citado conocimiento al cargador, era con el fin de que el capitán se viera constreñido al puntual cumplimiento de su contenido.

Si los conocimientos de embarque que se hubieran hecho sobre unas mismas mercaderías, resultaren entre si con diverso contenido, dice el artículo 38, se tenía que tomar en cuenta el conocimiento que hubiera tenido el capitán, si es que hubiera estado lleno de mano del cargador o sus dependientes y que no se encontrara enmienda en alguna parte sustancial o viceversa, si se encontrara alteración entonces se estaría al del cargador que estuviera firmado de mano del capitán.

Cuando el conocimiento de embarque ya estaba expedido y firmado por el capitán y se querían desembarcar las mercaderías que ya estuvieran embarcadas en la nave, sólo se podía hacer ésto, si devolvían el o los conocimientos al capitán y el pago de la mitad del flete convenido, ahora que si ya se habían mandado el o los conocimientos firmados por el capitán o maestro del navío, al consignatario y se quisieran descargar o mudar de dirección las mencionadas mercancías, sólo se podían desembarcar, otorgando fianza ante el

prior y cónsul pagando además, los daños y menoscabos que se pudieran ocasionar con la descarga. (art. 40)

Cuando el capitán o maestre de la nave querían pedir recibo al consignatario o a quienes iban dirigidas las mercaderías, éstos tenían la obligación de otorgarlo firmando al reverso del conocimiento que trajera el capitán. (Art. 41)

Las personas que recibían las mercancías según el Artículo 42 del ordenamiento citado, estaban obligadas a pagar el flete al capitán o a sus representantes, además, tenían que pagar también, las averías que expresara el conocimiento tanto las ordinarias como las extraordinarias, si es que se hubieran causado, ajustándose al reglamento que se hiciera judicial o extrajudicialmente, debiendo estar firmado por prior y cónsul o por personas que hubieren sido nombradas por uno y otro, dentro de cuatro días después que se hubieran entregado las mercancías; y si no pagaren en este término, después tenían que pagar los gastos que se hubieran ocasionado al capitán con la demora.

El negociante que recibía un conocimiento a la orden y que estuviera endosado a su favor, tenía que acudir a manifestarlo al corredor o a la persona a quién viniere consignado el navío, con razón de las marcas y números de las mercaderías señaladas en el conocimiento antes de que se descargara la nave, si no lo hacía, tenía que pagar los gastos causados por su negligencia o morosidad.

También el negociante que tuviera un conocimiento a su orden, tenía la obligación de acudir o de mandar a alguno de sus dependientes al momento en que se descargara la mercancía en el muelle de la villa, portando el conocimiento -

con razón de sus marcas y números. En caso de que no fuera o no hubiera mandado alguna representación a recibirlas si éstas se perdían o se extraviaban, dicha pérdida o extravío, eran por cuenta del dueño o consignatario de ellas, si el capitán desde luego justificaba que las había descargado.

Finalmente, encontramos también en estas disposiciones (Art. 45) lo referente a la obligación por parte del cargador de presentar al capitán, los conocimientos de embarque extendidos y llenos, según la forma a la cual se hubieran ajustado para que fueran firmados por el capitán, dentro de dos días, contados a partir del momento en que hubieran sido cargadas las mercaderías en la nave.

Estas ordenanzas constituían un ordenamiento bastante completo, a la vez que técnico y que además, sólo regulaban la materia de comercio.

En 1785, el Virrey de la Nueva España solicitó del consulado, un informe sobre el uso que hasta entonces se había hecho de las Ordenanzas de Bilbao, sobre lo cual dicho organismo informó al Virrey posteriormente: "que se observaba a falta de un ordenamiento particular lo establecido por las Ordenanzas de Bilbao, en todo lo referente y hasta donde fueran aplicables de acuerdo a las circunstancias del país y estilo de su comercio". (29)

Después de la independencia de nuestro país era lógico, a falta de una legislación propiamente nuestra, se siguieran aplicando los diversos ordenamientos del derecho espa -

(29).- Barrera Graf Jorge.- Obra citada.- pág. 72.

fol antiguo, así pues, tenemos a las Ordenanzas de Bilbao - como uno de los principales códigos de la época colonial, - que se declararon expresamente aplicables en nuestro país - por decreto de 15 de noviembre de 1841. (30)

2).- CODIGO DE COMERCIO DE 1854.

En 1854 se promulgó el primer Código de Comercio para la República Mexicana, cuyo autor fué don Teodocio Lares, - Ministro de Justicia en el régimen de Antonio López de Santa Anna; dicho documento estuvo grandemente influenciado por el Código de Comercio Español de 1829, pero que en materia de comercio marítimo no tuvo mayor trascendencia ya que se siguieron aplicando en este aspecto y hasta donde fué posible, las Ordenanzas de Bilbao que como ya vimos, fué uno de los ordenamientos más completos de acuerdo a la época en que éstas fueron elaboradas, sobre todo en cuestiones de legislación marítima. (31)

3).- EL CODIGO DE COMERCIO DE 1884.

Siguiendo un orden cronológico al través de los distintos ordenamientos que han regido en el país, veremos en que forma fué reglamentado el conocimiento de embarque en el Código de Comercio de 1884, ya que hasta esta fecha tuvo su aplicación y estuvo normado en "Las Ordenanzas de Bilbao". Encontramos en el citado Código de 1884, un artícul

(30).- Barrera Graf Jorge.- Obra citada.- pág. 74.

(31).- Esquivel Obregón.- "Apuntes para la historia del Derecho en México".- Tomo II.- pág. 79.

do referente al conocimiento de embarque, el cual siguió - los lineamientos de las Ordenanzas, ya que como se dijo, - fueron el antecedente más inmediato del mencionado Código.

En su artículo 1218 nos dice que el cargador y el capitán de la nave que recibe la carga, no pueden rehusar a entregarse mutuamente, como título de sus respectivas obligaciones y derechos, un conocimiento en que debía expresar el nombre, matrícula y porte del buque, el del capitán y puerto de su domicilio, el puerto de la carga y el de la descarga, los nombres del cargador y del consignatario, ó si la - carga iba a la orden. La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías, el flete y la capa contratados.

En el artículo 1219, tenemos que el cargador firmaba - un conocimiento que entregaba al capitán. El capitán firmaba tantos cuantos exigía el cargador; todos los conocimientos, ya sea el que firmaba el cargador como los que exigían al capitán, eran de un mismo tenor, llevando igual fecha y expresando el número de los que se habían firmado.

En el artículo 1220 se establecía, que cuando había - discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, se debía estar al contexto del que presentara el capitán, - estando escrito en su totalidad, o al menos en la parte - que no fuera letra impresa de mano del cargador ó del dependiente encargado de las expediciones de su tráfico, sin enmienda ni raspaduras; y por el que presentara el cargador - si estuviera firmado de mano del mismo capitán. Si los dos documentos discordes tenían respectivamente este requisito, se estaba a lo que probasen las partes.

El conocimiento podía extenderse a la orden, al porta-

dor ó a favor de persona determinada.

El portador legítimo de un conocimiento de embarque, - lo debía de presentar al capitán del buque, antes de que se descargasen las mercaderías, para que se le entregaran directamente las mismas; la omisión de esta actividad, le ocasionaba la siguiente sanción: que eran por su cuenta los gastos que causare el almacenamiento de las mercaderías; - además, la comisión a que tuviera derecho el depositario de ella según el uso y costumbre de la plaza de la descarga. - (Art. 1221)

El conocimiento que fuera expedido a la orden, el portador ó que se extendía en favor de persona determinada, no podía variarse el destino de las mercancías sin que el cargador hiciera la devolución de todos los conocimientos que hubiera firmado; y si el capitán consentía en ello, quedaba a satisfacción de éste el valor del cargamento, ya que si no se llegaba a un acuerdo sobre este requisito, no se le podía obligar a suscribir nuevos documentos para distinta consignación. (Art. 1222) Si por causa de extravío no pudiese hacerse la devolución de los mencionados conocimientos, se tenía que dar fianza a satisfacción del capitán, según el valor de los cargamentos; ya que sin este requisito no se le podía obligar a suscribir nuevos documentos para distinta consignación. (Art. 1223)

Cuando fallecía el capitán de un buque o cesaba en su oficio por cualquier causa, antes de hacerse a la mar, exigían los cargadores del sucesor la revalidación de los conocimientos que habían sido suscritos por el que había recibido la carga, sin este requisito no respondía el nuevo capitán sino solamente de lo que justificara el cargador que existía en la nave al entrar a ejercer su empleo.

Los gastos que se ocasionaban en el reconocimiento de la mercancía embarcada, eran por cuenta del naviero, los cuales podía repetir del capitán cesante, si hubiera tenido él la culpa de su remoción. (Art. 1224)

Los conocimientos de embarque cuya firma era reconocida legítimamente por el mismo que los suscribía, tenía fuerza ejecutiva en juicio (Art. 1225) y no se admitía a los capitanes la excepción de que habían firmado los conocimientos, confidencialmente y bajo promesa de que les entregarían la carga designada en ellos (Art. 1226). Además, el conocimiento era el documento necesario para apoyar algunademanda, tanto del cargador como del capitán en relación con la carga que se le hubiera entregado a éste, sin cuya presentación no se le daba entrada a la demanda. (Art. 1227)

Con la expedición y entrega del conocimiento, quedaban sin efecto y se tenían por cancelados, los recibos provisionales que se habían dado por el capitán o sus subalternos y que dichos recibos hubieran tenido fecha anterior al conocimiento, con motivo de las entregas parciales de las mercancías que se les hubieran ido haciendo. (Art. 1228)

Finalmente, tenemos la disposición que al ser entregada la mercancía, había que devolversele al capitán, los conocimientos que había firmado, o al menos cualquiera de los ejemplares, en el cual se ponía el recibo de lo que hubiere entregado, teniendo que responder el consignatario moroso, en dar este documento al capitán, de los perjuicios que se le causaren por esa dilación.

Esta es, pues, la reglamentación que sobre la figura del conocimiento de embarque, contenía el citado ordenamiento que como se sabe fué una obra legislativa bastante efíme

mera, ya que estuvo vigente muy corto tiempo, del quince de abril de 1884 al primero de enero de 1890, siendo éste el - segundo código de comercio en nuestro país.

4).- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL CODIGO DE 1889.

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

Según el ordenamiento de que se trata el capitán y el - cargador del buque, tenían la obligación de extender el co - nocimiento, en el cual se expresaba necesariamente:

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

El conocimiento podía expedirse al portador, a la or - den o a nombre de persona determinada y debía firmarse dentro de las 24 horas de recibida la carga a bordo, pudiendo - el cargador pedir la descarga a costa del capitán si éste - no suscribía el conocimiento y, en todo caso, los daños y - perjuicios que por ello sobrevinieran.

Según lo dispuesto por el artículo 782 del Código de Comercio de 1889, del conocimiento de embarque debían expedirse cuatro ejemplares "de igual tenor", los que debían firmarse por el capitán y el cargador. De dichos ejemplares, el cargador conserva uno para sí y otro para el naviero. También podrían extenderse, además, cuantos conocimientos estimaren necesarios los interesados, pero cuando fueren a la orden o al portador, debía expresarse en todos los ejemplares el destino de cada uno, consignando si era para el naviero, para el capitán, para el cargador o para el consignatario.

Los conocimientos al portador destinados al consignatario, eran transferibles por la entrega material del documento y en virtud de endoso los extendidos a la orden. En ambos casos, aquella persona a quien se transfería el conocimiento adquiría sobre las mercancías expresadas en él, todos los derechos y acciones del cedente o del endosante.

El portador legítimo de un conocimiento, según lo establecido por el artículo 786 del Código indicado, que dejaba de presentarlo al capitán del buque antes de la descarga, obligándolo por tanto, a realizar el desembarco de las mercancías y su depósito en un almacén, debía responder de los gastos de almacenaje y "demás que por ellos" se originaren.

El capitán no podía variar por sí el destino de las mercancías y al admitir la variación a instancia del cargador, debía recoger antes los conocimientos que se hubieran expedido, so pena de responder del cargamento al portador legítimo de éstos. (Art. 787)

Dentro de las disposiciones del capítulo VI, del título tercero (de los contratos especiales del comercio marítimo)

mo) del Código de Comercio de 1889, encontramos aquella que regulaba el caso de que el capitán de la nave falleciera o cesare en su oficio por cualquier accidente, antes de hacerse el buque a la mar, situación en la que los cargadores tenían derecho a pedir al nuevo capitán la ratificación de los primeros conocimientos y éste debía otorgarla siempre que le fueran presentados o devueltos todos los ejemplares que se hubieran expedido anteriormente y resultaren del reconocimiento de la carga que se hallaba conforme a los mismos. Los gastos que se originaban por el reconocimiento de la carga eran por cuenta del naviero, sin perjuicio, claro está de repetirlos del naviero contra el primer capitán, si dejó de serlo por culpa suya.

Si dejaba de hacerse tal reconocimiento, se reputaba que el nuevo capitán aceptaba la carga como resultado de los conocimientos expedidos.

De acuerdo con el artículo 792 del Código de 1889, la entrega del conocimiento producía la cancelación de todos los recibos provisionales de fecha anterior, dados por el capitán o subalternos en resguardo de las entregas parciales que les hubieran hecho del cargamento; y, finalmente, entregado el cargamento se devolvía al capitán los conocimientos que firmó, o al menos el ejemplar bajo el cual se hacía la entrega de recibo de las mercancías consignadas en el mismo. (Art. 793)

En lo que corresponde a las acciones que producía el conocimiento de embarque de acuerdo con el Código de 1889, es menester señalar que dicho documento daba lugar a acción sumarísima o de apremio, según los casos, a la entrega del cargamento y el pago de los fletes y gastos que se hubieran producido. (Art. 790)

5).- NATURALEZA JURIDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE SEGUN
EL CODIGO DE 1889.

No obstante que en el ordenamiento de que se trata, no encontramos ninguna disposición categórica sobre que el conocimiento de embarque debía considerarse como título representativo de mercancías y como título de crédito, dadas sus características, si era y es posible aceptar tal extremo.

En efecto, la característica básica de los títulos representativos de mercancías, con los cuales las operaciones comerciales pueden efectuarse con absoluta seguridad jurídica y económica, consiste en la incorporación al título del derecho de dominio sobre ciertas mercancías o bienes, de tal manera que la tenencia del título equivale a la tenencia material de las mercancías (33), y la disposición del título vale tanto como la disposición de las mercancías por él representadas. Realizan la función de substituir la circulación material de las mercancías, "en el sentido de que la tradición de los títulos equivale en todas sus consecuencias a la de las cosas mismas". (34)

El fenómeno que en los títulos representativos se produce, consiste en que el documento extendido por quien tiene la posesión material de las mercancías, sirve para dar a quien adquiere dicho documento la posesión jurídica de tales efectos. De ahí que sean verdaderos títulos de tradi -

(33).- Rodríguez y Rodríguez, Joaquín.- "Derecho Mercantil" Ed. Porrúa.- pág. 399.

(34).- Rodríguez y Rodríguez, Joaquín.- Obra citada.- pág. 399.

ción; es decir, el que la circulación de los mismos (35) - (36) equivalga a la circulación de las mercancías depositadas.

Para que exista un título representativo y tenga ese carácter, es preciso que se trate de cosas materiales, las cuales deben estar en poder de quien haya de entregarlas y, además, que el título esté precisamente suscrito por la persona que tenga la posesión material de las mercancías. La

-
- (35).- Garrigues y Díaz Cañabate, Joaquín.- Instituciones de Derecho Mercantil.- Madrid 1943.- pág. 229 y siguientes, nos dice "que existen en el tráfico unos títulos cuya entrega, cuando el suscriptor se haya en posesión de la cosa, produce los mismos efectos que la entrega real de ésta. De aquí el nombre de títulos de tradición. La tradición simbólica se desenvuelve ampliamente en el campo del Derecho Mercantil porque favorece la rapidez de la contratación que es una de sus características. Los títulos de tradición se distinguen de los demás, en que el poseedor tiene la posesión de la mercancía. Hay una posesión directa del depositario, y una posesión indirecta, a través del título por parte del tenedor de éste, y atribuyen no sólo un derecho de crédito al titular, sino un derecho actual de disposición de las mercancías, y por último, el título substituye a la mercancía en circulación material de ésta. La transferencia del título tiene la misma eficacia que la tradición. La función económica de los títulos de tradición descansa, sobre todo, en la posibilidad de una disposición real sobre cosas que se encuentran almacenadas o en transporte, sin necesidad de cambiar su situación, permitiendo su venta o reventa".
- (36).- Mossa Lorenzo.- Derecho Mercantil.- primera parte.- pág. 403.- Para este autor los títulos representativos son documentos consignativos de mercancía, cosas y eventualmente dinero, confiados a portadores, depositarios, banqueros que los reciben y quedan obligados a restituirlos. Los títulos representativos por regla general, son títulos de crédito, dotados de los caracteres propios de éstos, sobre todo de la fuerza jurídica de disposición que reúnen en sí mismos una razón de derecho y de obligación.

esencia de los títulos representativos radica en ser considerados por la Ley como la cosa misma, por razón de la cual fueron emitidos. De tal modo es ésto que quién posee uno de los expresados documentos se entiende que tiene la posesión plena material y jurídica de las mercancías a que hace referencia; todavía más, que el propietario de los títulos en cuestión se considera también "pleno dueño" de los efectos que motivaron la emisión de aquellos. (37)

En virtud de las características que se desprenden del Código de Comercio de 1889, vemos que el conocimiento encaja dentro de los denominados títulos de crédito ya que encontramos en él los principios de literalidad, de autonomía, incorporación y legitimación.

a).- Literalidad.

En el conocimiento marítimo se expresan obligaciones que constan en el documento, tal como aparecen del papel en que están escritas, y que los que detentan legalmente este documento ejercitan su derecho que se circunscribe al alcance que consta en el mismo; y, como consecuencia, tanto acreedor como deudor deben sujetarse a su tenor en cuanto a que su contenido está reputado como verdad.

El conocimiento viene a ser el documento que acredita la recepción de la mercancía, para ser entregada a un tercero con sujeción a las condiciones que se insertan en el propio documento.

Siendo como es, el conocimiento supletorio de la-

(37).- Vicente y Gella.- Los títulos de crédito.- segunda edición.- Zaragoza, 1933.- págs. 162 y siguientes.

póliza, según el Código de 89, tiene la enorme posibilidad de convertirse en el título único del contrato de transporte.

Lorenzo Mossa nos dice (38), que el ideal de la literalidad estriba en que el título sólo encierra en si las razones de la vida y medida del derecho, lo cual acontece en el conocimiento y vemos que no pierde su característica de literalidad aunque se haga relación expresa al contrato de transporte. Puede ir desde el maximum de un derecho o promesa, esencial y exclusivamente formulados en el documento, hasta un minimum de contenido, que hace relación a convenciones que están fuera del título acción.

Concluyendo lo referente a la literalidad en relación al conocimiento marítimo la encontramos plasmada principalmente en el artículo 784 del Código de Comercio.

b).- Autonomía.

La autonomía la encontramos en forma bastante clara en el mencionado documento, cuando se transmite por endoso o tradición, ésto es, puede independizarse de las operaciones jurídicas que lo motivan y puede hacerse valer por sí mismo. Sin embargo, cuando es nominativo, el concepto de autonomía no opera con todos sus alcances y este fenómeno no sólo se aprecia en el conocimiento sino también en otros títulos de crédito. Y así vemos que este documento incorpora un valor económico (las mercancías o bienes), la autonomía opera en tanto que puede transmitirse independientemente de las operaciones jurídicas que le dan origen y hacerse valer por sí mismo.

(38).- Mossa Lorenzo.- Obra citada.- pág. 388.

c).- Incorporación.

Al mencionar a la incorporación como nota característica del conocimiento, diremos, que el derecho está incorporado al título en forma tal, que el ejercicio del derecho está condicionado a la tenencia del documento; y el derecho no es sino un accesorio del propio documento; sin el título no podrá reclamarse ni exigirse el derecho.

En los títulos representativos es en donde mejor se puede comprender la teoría de la incorporación, nos dice Cervantes Ahumada, ya que los bienes se consideran "incorporados" al título que los representa. El titular de un documento representativo no es un simple acreedor de la cosa incorporada en el título; es sencillamente el dueño de la cosa. (39)

d).- Legitimación.

El concepto de legitimación opera también, en el conocimiento marítimo de embarque, ya que el tenedor de este documento lo pueden exhibir para ejercitar el derecho contenido en el título, ya que la simple posesión lo legitima como titular del derecho. Este fenómeno de la legitimación no encuentra dificultad cuando el documento es redactado a la orden o al portador, ya que los posteriores adquirentes son los titulares por endoso o por simple tradición.

Rodríguez y Rodríguez al hablar sobre el conocimiento marítimo de embarque, dice que corresponde a los títulos representativos de mercancías haciendo notar que de --

(39).- Cervantes Ahumada Raúl.- Apuntes; pág. 202 y sgts.

todos los documentos relacionados con el transporte, es el único que tiene la consideración de auténtico título de crédito, ya que operan en él claramente la literalidad, la autonomía, la incorporación y la legitimación. (40)

El concepto de legitimación que es una de las características de los títulos de crédito, opera según Messineo (41) en el conocimiento marítimo en forma incompleta; pero al fin y al cabo admite que existe; y coloca a dicho documento entre los títulos representativos, cuando se emite con las formas a la orden y al portador pero lo considera título de legitimación cuando es título nominativo del transporte.

El maestro Esteva Ruiz (42), dice que existen documentos que son solamente de legitimación y otros que además de que tienen esta característica, tienen el de títulos de crédito en sentido estricto. Por ejemplo, la contraseña del guardarropa tiene la primera calidad o sea que solamente es un documento de legitimación, en cambio el conocimiento de embarque se coloca dentro de los títulos de crédito con todas las características que los rodean. Mientras el cargador tenga en su poder dicho documento, puede variar la ruta y la consignación, pero cuando se han remitido al consignatario, la relación causal se rompe, y, en este caso, únicamente este último tiene derecho a exigir la entrega y disponer de las mercancías que en el documento se especifican.

-
- (40).- Rodríguez y Rodríguez.- Documentación Mercantil, --
1946.- pág. 312.
(41).- Cita hecha por Esteva Ruiz.- Apuntes.- pág. 262 y
sgts.
(42).- Ruiz Esteva.- Apuntes.- pág. 354.

C A P I T U L O T E R C E R O

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO POSITIVO ACTUAL -
MEXICANO Y EN EL PROYECTO MARITIMO CENTROAMERICANO, ASI CO-
MO EN EL PROYECTO DE CODIGO DE COMERCIO.

1.- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

a).- Estudio de los proyectos que le dieron origen.

La forma como se fué elaborando nuestra actual Ley de Navegación y Comercio Marítimo, ha sido al través del estudio y análisis de diferentes proyectos que fueron formulados y, posteriormente, discutidos a fin de tratar de unificar el criterio sobre las normas que deberían de aplicarse en los problemas de carácter marítimo, ya que las que existían ya no llenaban su función adecuadamente, debido a que éstas habían sido formuladas en otras épocas y, por tal motivo, era necesario actualizar la legislación en esta parte del derecho positivo de nuestro país, tomando como antecedente desde luego, los ordenamientos anteriores y teniendo en cuenta los adelantos técnicos de la transportación, así como nuestros recursos tanto de tipo económico como naturales.

Fué al Dr. Raúl Cervantes Ahumada (43), a quien el señor Presidente de la República Lic. Adolfo López Mateos, le encomendó la formulación de un proyecto de ley para la navegación marítima mercante y, por tal motivo, se procedió a la realización del proyecto, teniendo como antecedente el proyecto de Código Uniforme para los Países Centroamérica -

(43).- Cervantes Ahumada Raúl.- Introducción Crítica de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.- pág. 11 y sigts.- Editorial Herrero, S.A.- México, D.F. 1964.

nos formulado también por el referido maestro Cervantes Ahumada, así como la legislación comparada, las recopilaciones de usos marítimos y las convenciones internacionales, tomando en especial consideración las características propias de los problemas mexicanos.

El mencionado proyecto se sometió a la consideración del Sr. Ministro de Marina, Almirante Don Manuel Zermeño Araico, quién ordenó la integración de una Comisión Consultiva presidida por el propio Sr. Ministro e integrada por el Sr. Director de Marina Mercante, Capitán de Altura Don Rafael Cordera Paredes, y por el asesor jurídico del Ministro Sr. Lic. Don Manuel Cantarell.

Esta Comisión trabajó activamente y con el material de trabajo reunido por ella, hubo de realizar una reelaboración del proyecto, para el cual se adoptó el nombre de proyecto de "Ordenanzas de la Marina Mercante".

Por otro lado paralelamente, el H. Senado de la República preocupado por la apremiante necesidad de actualizar nuestras leyes marítimas, designó una Comisión de su seno para que elaborara un proyecto de Ley de Navegación habiéndose presentado con el nombre de "Proyecto de Ley de Navegación Marítima" por la mencionada Comisión, la cual estaba presidida por los CC. Senadores Roberto Gómez Maqueo, Juan Manuel Terán Mata, Ramón Ruiz Vasconcelos, Antonio Medina Brito, Edgardo Medina Alonso, Antonio Zalazar Zalazar y Eliseo Aragón Rebolledo, en cuya exposición de motivos (44) se manifiesta la necesidad del establecimiento de disposi -

(44).- Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión.-
XLV Legislatura 1961 - 1963, Tomo 206/5, Expediente
346.

ciones que unifiquen los diferentes conceptos de la materia marítima, ya que éstos se encontraban dispersos en distintas leyes, como por ejemplo en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Código de Comercio, en la Ley Federal del Trabajo y en otras leyes en desuso anacrónicas que entorpecían la expansión de la navegación y los servicios marítimos, solicitando según dicha exposición de motivos, una intervención conjunta del estado y los particulares. Además de que en la Ley de Secretarías de Estado se había creado la autoridad marítima, otorgándole dichas atribuciones a la Secretaría de Marina, por lo cual los anteriores mencionados ordenamientos pertenecían a otras esferas de competencia. Asimismo, existía ya un antecedente de la Ley Orgánica Especial para la Armada, pero en materia de marina mercante, era necesaria una reglamentación propia.

Uno de los objetos principales de este proyecto era la jerarquización de la autoridad de la Secretaría de Marina, la cual emana del Poder Ejecutivo, y que se ejerce a través de las Direcciones de Marina Mercante y la de Obras Marítimas, así como la creación de bases para el establecimiento de autoridades marítimas portuarias, con sentido de una administración moderna de los puertos de México.

En la mencionada exposición de motivos del proyecto, se considera también indispensable propiciar el desarrollo de la Marina Mercante, tratando de que se adoptara sobre el comercio marítimo, las disposiciones de orden internacional y nacional de orden público, también se estima pertinente sentar las bases para coordinar las funciones de la Secretaría de Marina con las autoridades de otros ramos como salubridad, migración, hacienda, comunicaciones, así como los estatales y municipales, y con los intereses legítimos de los particulares, sobre todo para poderse afrontar -

los problemas de administración que se presenten en cada uno de los puertos del país.

Dentro de estos propósitos, la ley contempla tres tipos de relaciones:

a).- Las que corresponden al campo del Derecho Público y que están contenidas en la Ley de Vías Generales de Comunicación;

b).- Las relaciones jurídicas de la autoridad con los particulares también consideradas en el mismo ordenamiento; y, por último.

c).- Las bases esenciales que el Estado debe considerar para las relaciones entre los particulares en sus intereses privados, considerando que deben regularse por el Código de Comercio en vigor.

Estos eran según la exposición de motivos, los objetivos principales del proyecto. Conforme a la práctica adoptada en la H. Cámara de Senadores, se hizo una convocatoria para efectuar audiencias públicas con el objeto de discutir el mencionado proyecto, a fin de que éste resultara lo mejor que fuera posible, intervinieron en dichas audiencias entre otras el señor José David Batista, Jefe del Departamento Jurídico de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; el Capitán Arnoldo Alejandro, miembro de la Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República; el señor Enrique del Paso, Agente Naviero, Representante de la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana; el Capitán Jorge Moral Espinoza, del

Sindicato Nacional de Prácticos de Puerto (45) y el Dr. - Raúl Cervantes Ahumada, catedrático de Derecho Mercantil y Marítimo de la UNAM; quién objetó el proyecto formulado por la Comisión nombrada por el Senado a la vez que presentaba el texto del suyo ante el mismo Senado, haciendo la siguiente intervención que nos parece de suma importancia dijo:

"Señor Presidente, señores Senadores; señoras y señores: antes que nada debo agradecer cordialmente el - altísimo honor que se me ha dispensado al invitarme - para exponer mis puntos de vista sobre el proyecto de Ley de Navegación Marítima, elaborado por una Comi -- sión del Honorable Senado de la República.

Debo advertir que trataré, dada la limitación de --- tiempo, de reducir mi exposición a aspectos generales del proyecto, a presentar, por así decirlo, un panora ma teórico general sobre lo que debe ser, a mi juicio, una Ley de Navegación Marítima. En ésta habrá cues- tiones de carácter técnico y acaso cuestiones de sim- patía o de gusto personal. Por ejemplo, en lo que - respecta al nombre de la ley, por razones quizá senti mentales, preferiría que esta regulación legal lleva- se el nombre que considero más propio y más adecuado con nuestra tradición de "Ordenanzas de la Marina Mer cante".

Habremos de atacar el problema de contenido general -

-
- (45).- Audiencias para el estudio de la Ley de Navegación - Marítima.- Memoria del Senado de la República.- 1958 -1964.- Labores Legislativas, Políticas y Sociales, desarrolladas durante el ejercicio de las XLIV y XLV Legislaturas Federales.- México 1964.- pág. 617
- (46).- Audiencias para el Estudio de la Ley de Navegación - Marítima.- Obra citada.- págs. 136 y 137.

del proyecto de ley. De conformidad con los lineamientos técnicos establecidos por la doctrina del Derecho Marítimo, una ley de este tipo deberá tener -- tres partes esenciales: en primer lugar, un ordenamiento relativo a los aspectos administrativos de la navegación; en segundo lugar, otro ordenamiento sustancial, más de fondo quizá, relativo a la regulación de las relaciones del comercio marítimo.

No hay que olvidar que una ley marítima como la que requiere el país, es precisamente una ley reguladora del tráfico marítimo.

Se advierte con sólo revisar, dar una ojeada general al índice del proyecto, que las cuestiones fundamentales de tráfico marítimo no están tratadas en él. No se comprende una regulación sobre el contrato de seguro; no se comprende una regulación completa sobre el contrato de fletamento, que es la institución básica y central alrededor de la cual debe girar toda la estructura de un ordenamiento jurídico marítimo, porque es la institución por medio de la cual se realiza la utilización del barco al ponerlo al servicio público de la navegación, al realizar, en una palabra, el tráfico de mar. El derecho moderno requiere que en una regulación, en un ordenamiento marítimo se comprendan normas relativas también a los distintos tipos de compra-ventas marítimas, a la venta CIF, a la venta LAB, a la venta CF, es decir, a todos los tipos de compra-venta combinadas con transporte marítimo y que tan importantes son en el desarrollo del comercio internacional.

Una tercera parte debería comprender la regulación de la actividad humana a bordo del buque. Como va a re-

gularse la actividad de los diversos miembros de la comunidad que van en la aventura del mar.

La inclusión de una regulación sobre este tema, es tradicional y cabe advertir que en estos aspectos como en tantos otros, el Derecho Marítimo ha sido un pionero en la creación de las instituciones jurídicas.

Toda esta materia está ausente del índice del proyecto, pero además, si examinamos ya con mayor detenimiento el contenido del proyecto, nos encontramos con que diversas disposiciones se encuentran dispersas y no ordenadas, de conformidad con la materia que se pretende regular. Y nos encontramos que en particular las diversas materias que se pretenden regular en el proyecto, tienen también una regulación incompleta. Por ejemplo, citar la materia portuaria: se habla de los puertos, pero se habla de manera vaga y general, y no se establecen instituciones que las necesidades modernas de la práctica portuaria están requiriendo.

El proyecto adolece, a mi modo de ver, del defecto de incluir en su articulado normas reglamentarias, normas de detalle impropias de un código de fondo que, repito, deben encontrar su colocación en los reglamentos correspondientes. De ésto deriva una confusión de materias que será necesario aclarar. Tal como este proyecto, al no incluir reglamentación de instituciones fundamentales para la navegación, estimo que al aprobarse tal como está, en primer lugar no llenará las necesidades que inspiraron al Senado para formular el proyecto de Ley de Navegación. No creo que resolviera el proyecto tal como está, los problemas fundamentales que el desarrollo marítimo de México requiere que se resuelvan por una ley de navegación.

Creo que en vez de ser un elemento útil para el progreso de México, sería un elemento que vendría a crear confusiones no sólo en las relaciones intersecretariales, sino en el desarrollo del comercio, que está ansiando por la necesidad de una ley de fondo que regule el tráfico marítimo.

Cabe advertir que el atraso de la legislación marítima no es un fenómeno que pueda considerarse como fenómeno exclusivamente de la República Mexicana. Hasta las primeras dos décadas de este siglo, podemos considerar que todas las reglamentaciones marítimas del mundo se encontraban inadecuadas y obsoletas.

El Derecho Marítimo, es bien sabido, si es insensible a los cambios políticos, es extremadamente sensible a los cambios técnicos. Y bien es sabido por todos ustedes, que en las últimas décadas se han operado, en materia de navegación, como en casi todas las ramas del transporte, cambios técnicos, algunos de ellos de proyección incalculable. Debemos considerar que los ordenamientos marítimos, en su mayoría en el mundo, fueron dictados en la época de la navegación a vela. El vapor apenas asoma en algunos de los ordenamientos y de casi todos ellos desde luego el nuestro, el diesel está ausente; está ausente la comunicación por radio y, naturalmente, más ausente está el aprovechamiento de la energía atómica.

Todos estos cambios técnicos han hecho, repito, que las regulaciones diversas del derecho comparado se consideren como regulaciones atrasadas; pero el Derecho Marítimo es un derecho vivo, un derecho que a veces se va ajustando por normas consuetudinarias al ritmo de la vida, y que deja atrás a las disposiciones legales inadecuadas.

Por esto vemos que ha habido, desde la segunda mitad del siglo pasado, un gran movimiento de los interesados, de los comerciantes, sean navieros, sean cargadores; de los juristas conectados con la rama. Todos ellos interesados en lograr una unificación de las normas del Derecho Marítimo más allá de las regulaciones obsoletas de los códigos.

Como fruto de este movimiento mundial, podemos señalar las reglas de York y Amberes, que constituyen en la actualidad un código internacional de las averías, las diversas recopilaciones del puerto de Buenos Aires, hecha por la Cámara de Comercio; las Recopilaciones del Puerto de Rotterdam, y la recopilación de usos sobre compra-ventas combinadas con transporte, realizada recientemente por la Cámara Internacional de Comercio y que se conoce con el nombre de "Reglas de Viena", que son también por voluntad de las partes, de aplicación universal".

Así es como se expresó el Dr. Cervantes Ahumada en relación al proyecto presentado por la Comisión nombrada por el Senado y como antes habíamos apuntado, presentó a la vez el suyo, el cual nos comenta, fué modificado, aunque no en lo fundamental, por dicha Comisión, el cual se convirtió en la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El 18 de septiembre de 1962, las HH. Comisiones de la Cámara de Senadores emitieron dictámen sobre este proyecto de iniciativa de ley, mismo que fué favorable, pero en el mismo se consideró conveniente ponerle "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", en virtud de que el texto mismo de la iniciativa aprobada, incluye normas relativas a actos de comercio. Además, se propusieron diversas modifi-

caciones al articulado del citado proyecto, suprimiéndose el libro cuarto que se refería a la actividad humana a bordo, quedando el quinto como cuarto que se le denominó "De las Maniobras en los Puertos". (47)

Aprobada la iniciativa por la H. Asamblea de la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión, con las reformas propuestas a su articulado por parte de las Comisiones y por la Sección de Estudios Legislativos de la H. Cámara de Senadores, se turnó a la H. Cámara de Diputados para que la Sala de Comisiones de la misma, efectuara las modificaciones correspondientes. Dicha Sala de Comisiones estuvo integrada por los CC. Diputados Gabriel Lagos Beltrán, Rafael Santibáñez Fernández, representantes de la Comisión de Marina y los CC. Diputados Alfredo Ruiseco Avellaneda, Martín Díaz Montero, Flavio Romero de Velasco, Jenaro Vázquez Colmenares y Ma. del Refugio Báez Santoyo, como representantes del Departamento de Estudios Legislativos. Devuelto el proyecto por la Cámara Colegisladora, se aprobaron las modificaciones efectuadas, en virtud de que las mismas fueron plausibles, por lo que se solicitó a continuación su aprobación por la H. Asamblea de la Cámara de Senadores, quedando en definitiva aprobado por el H. Congreso de la Unión, con fecha 28 de diciembre de 1962, y enviado para firma al C. Presidente de la República.

Posteriormente, se hizo la publicación de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el Diario Oficial de la Federación del 21 de noviembre de 1963, entrando en vigor treinta días después.

(47).- Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión.- XLV Legislatura 1961-1963.- Tomo 206/17.- Expediente 598.

Ahora vamos a ver el contenido de nuestra ley en relación al tema que hemos abordado para la elaboración de este trabajo. Encontramos ubicado en el título tercero capítulo segundo de la ley al contrato de fletamento.

b).- Disposiciones Generales.

En el artículo 157 encontramos reguladas las obligaciones del naviero y el cargador ya que por medio del Contrato de Fletamento el naviero se obliga a efectuar con el buque un transporte marítimo en los términos que hayan convenido y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y como obligación principal y correlativa al servicio prestado deberá de pagar el precio del flete, estando a la vez el naviero responsabilizado por los daños que se causen 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. (Art. 158)

Las acciones derivadas del Contrato de Fletamento-prescribirán en un año, a partir de cuando sean exigibles. (art. 159)

c).- Del fletamento por entero o por compartimiento.

Encontramos regulado del artículo 160 al 166 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, lo referente al fletamento por entero o por compartimiento.

En primer lugar, tenemos tratado sobre la forma como se deben entregar las mercancías o efectos transportados en buque, ya sea por entero o por compartimiento, las cuales serán entregadas al costado del buque, salvo pacto en contra

rio, reglamento, costumbre o uso local.

En seguida tenemos la responsabilidad que recae sobre el naviero por los daños que ocasione por la inexactitud de su declaración acerca de la capacidad del buque o del compartimiento fletado, siempre y cuando la diferencia entre el cupo real y el declarado sea mayor del veinte por ciento.

El término de las estadias de un buque en un puerto, deberá contarse a partir del momento en que se le avise al cargador o al destinatario, que la nave está lista para cargarse o descargarse, sin embargo, ésto podrá suplirse por pacto en contrario, reglamento, costumbre o uso local.- Asimismo, la duración de las estadias también salvo pacto, reglamento, costumbre o uso local, será determinada por la autoridad portuaria, tomando en cuenta desde luego los medios de que disponga para la carga o descarga de las mercaderías, sólo se computarán, en el término de las estadias, los días laborables y se suspenderá dicho término cuando se impida la carga o descarga por causas no imputables al cargador o al consignatario, cuando haya transcurrido el término de la estadia sin que se haya realizado la carga o descarga del buque por culpa del cargador o del destinatario, se concederá un término de sobre-estadia, el cual será -- igual al número de días laborables que se hubiesen señalado para la estadia; pero en el nuevo término concedido, se computarán todos los días inclusive los feriados, debiendo pagar la cuota de la sobre-estadia, los cargadores o consignatarios que la hubieren ocasionado; dicha cuota se computará de acuerdo con las costumbres o usos locales y a falta de ellos, será igual a los gastos de las estadias más un veinticinco por ciento. Estas disposiciones regirán, salvo pacto, reglamento o uso en contrario.

Transcurrida la sobre-estadía, el capitán del bu - que salvo pacto, podrá zarpar sin la carga completa o en - su defecto, ordenar la descarga de la mercancía que se hu - biere cargado. Si el puerto fuera de destino, podrá orde - nar la descarga depositando los efectos transportados a la vez que el capitán podrá exigir el pago completo de los fle - tes, más los daños y perjuicios que se hubiesen causado.

d).- Del transporte de cosas en general.

Encontramos a través de los artículos del 167 al - 188, la regulación del transporte de cosas en general y en particular los elementos de que consta el "conocimiento de embarque" en nuestra legislación.

El contrato de transporte de cosas podrá compren - der:

- 1.- La total capacidad de carga del buque.
- 2.- Solamente una parte de su capacidad.
- 3.- El transporte de cosas determinadas.

Podrá pactarse señalándose específicamente un bu - que donde deberá realizarse el transporte o sobre nave inde - terminada. Esta última forma ha adquirido en la época mo - derna, gran importancia, ya que es la más usual, debido al desarrollo del comercio marítimo y al aumento de compañías navieras, las cuales tienen infinidad de barcos, lo cual ha - ce que sea difícil contratar sobre nave determinada.

El mencionado contrato deberá de constar por escri - to que será por medio de un conocimiento de embarque que ex - pedirá el naviero, por sí o por conducto del capitán del bu

que, el cual deberá contener:

- 1.- El nombre, domicilio y firma del transportador.
- 2.- El nombre y domicilio del cargador.
- 3.- El nombre y domicilio de la persona a cuya orden se expida el conocimiento o la indicación de ser al portador.
- 4.- El número de orden del conocimiento.
- 5.- La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.
- 6.- La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o por cobrarse.
- 7.- La mención de los puertos de salida y de destino.
- 8.- El nombre y matrícula del buque en que se transporten, si se tratase de transporte por nave designada.
- 9.- Las bases para determinar la indemnización que el transportador deba pagar en caso de pérdida o avería.

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

- I.- La indicación de "recibido para embarque".
- II.- La indicación del lugar donde hayan de guardarse.

se mientras sean embarcadas.

III.- El plazo fijado para el embarque.

El conocimiento tendrá la característica de ser el título representativo de las mercancías, nos dice el artículo 170 y, toda negociación, gravámen o embargo sobre ellas para que tenga validez, deberá comprender el título mismo. Este artículo consideramos que es de suma importancia, ya que esta disposición es la que le dá la agilidad que ha alcanzado el título para que las mercancías en camino puedan ser objeto de distintas operaciones por parte del tenedor-legítimo del mismo.

Los daños y perjuicios que resulten por omisión, - inexactitud o falsedad en las manifestaciones sobre las mercaderías embarcadas, serán a cargo del remitente. Mientras el consignatario no solicite la entrega de las mercancías, el cargador podrá variar al consignatario si devuelve el título original, a la vez que podrá rescindir el contrato antes de la salida del buque, mediante la entrega del conocimiento de embarque y el pago de la mitad del flete que hubieran convenido; en caso de que la mercancía haya sido recibida con la indicación de "recibido para embarque" y aún no hubiera sido cargada en el barco.

Pero en caso de que la mercancía ya hubiera sido cargada, el fletador para que pueda rescindir el contrato antes de la salida del buque, tendrá que devolver el conocimiento de embarque y cubrir el importe del flete convenido, a menos que el barco haya realizado el viaje para cargar una parte de la mercancía amparada por el contrato, en cuyo caso, pagará el importe total del flete. En caso de que el consignatario no quisiera recibir las mercaderías,-

el porteador podrá depositarlas en lugar seguro por cuenta del cargador o, si se hubiere expedido conocimiento de embarque, se depositarán por cuenta del titular del mismo, a la vez que el porteador podrá pedir al juez que autorice la venta de las mercancías suficientes para cubrir los créditos del transporte por medio de corredor o de comerciante establecido. La parte de mercancías que queden, se depositarán a disposición del cargador, del destinatario o del titular del conocimiento de embarque.

En principio 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 mismas, a caso fortuito, a negligencia o faltas náuticas de la tripulación, o a hechos o instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento, los daños se calcularán de acuerdo con el precio de las mercancías, en el lugar y en el tiempo en que debieron entregarse.

La responsabilidad del porteador, en los casos en que la mercancía se pierda o sea ésta dañada por su culpa, comprende:

1.- La obligación de pagar de acuerdo con el valor de la mercancía, en el lugar y día señalados para la entrega de la misma.

2.- Indemnizar los daños y perjuicios que se hubieren causado.

Además, dicha responsabilidad se podrá reducir proporcionalmente, siempre que ofrezca una tarifa-especial, con fletes más bajos que la tarifa que ordinariamente se cobra y que el cargador está en posibilidad de optar entre una u otra cosa. En todo caso el porteador responderá de-

su culpa.

El porteador deberá de poner las cosas transportadas a disposición del consignatario o del titular del conocimiento, en el lugar y términos pactados o usuales y si el mencionado porteador lo solicitare, la persona autorizada para recibir las mercancías deberá abrir los bultos en el acto de su recepción y si no lo quisiera hacer, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de dolo.

En el transporte combinado, el último porteador está obligado a entregar las mercancías según el conocimiento de embarque, expedido por el primer porteador, conforme a las condiciones y responsabilidades que fija esta ley. En este último tipo de transporte, la responsabilidad de cada porteador hará constar en el conocimiento de embarque, los términos y las condiciones en que recibe y entrega las mercancías.

Las acciones por averías o pérdidas sufridas en las mercaderías o efectos transportados, se extinguirán si no se presenta al porteador la reclamación correspondiente dentro del término de los diez días siguientes a la entrega de la carga.

Si el remitente hubiese entregado mercancías realmente distintas a las que se hubieren declarado y que causen un flete superior, el porteador sólo responderá del valor declarado, pero en cambio tendrá derecho a cobrar el flete que corresponda a las mercancías entregadas.

Será presumible la falta de responsabilidad del porteador:

1.- Si las mercancías fueren transportadas sobrecubierta, con la conformidad por escrito del cargador, en caso de que tal forma de transportación no esté autorizada por los usos.

2.- En el caso de transporte de mercancías peligrosas, explosivas o inflamables, si su naturaleza no fue declarada por el cargador, al enterarse el porteador de la clase de mercancías que son, podrá descargarlas, depositarlas y ponerlas a disposición del cargador en el lugar que el fletante estime conveniente.

3.- Si las cosas se transportaron bajo el cuidado de personas dependientes del cargador.

Se presumirá que la mercancía se ha perdido, en el caso de que no sea entregada, pasados los treinta días siguientes a aquel en que debió haberse hecho la entrega de la misma.

El porteador no responderá por pérdidas o mermas naturales de las mercaderías.

Las acciones que se deriven del contrato de fletamento prescribirán en seis meses, contados a partir del día en que las mercancías debieron ser puestas a disposición del consignatario o del tenedor del conocimiento de embarque.

e).- Del transporte de cosas determinadas.

Si se tratase del transporte de cosas determinadas, el porteador podrá transportarlas en cualquier buque, siempre y cuando no se alteren las condiciones de seguridad.

de la navegación que se consignen en el contrato.

Y, finalmente, si el cargador no hiciere la entrega de la mercancía en los términos usuales o pactados, el buque podrá zarpar y el cargador deberá pagar la totalidad del flete.

2.- ALGUNAS CONSIDERACIONES A LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

Después de haber visto el contenido de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, es conveniente hacer algunas consideraciones sobre ciertas disposiciones de la misma.

a).- Nos encontramos en el artículo 173 en su segundo párrafo, el cual nos dice: "En el caso de que la mercancía haya sido cargada, el fletador para poder rescindir el contrato antes de la salida del buque tendrá que devolver el conocimiento de embarque y cubrir el importe del flete - convenido, a menos que el barco haya realizado el viaje para cargar una parte de la mercancía amparada por el contrato, en cuyo caso pagará el importe total del flete."

Cabría hacer un análisis sobre la primera parte de este párrafo el cual a nuestro modo de ver encontramos que existe una laguna, ya que indudablemente al solicitar el cargador la descarga de las mercaderías que ya han sido embarcadas en la nave, se están perjudicando intereses de ter

ceros o sea de los demás cargadores, no así los del transportador ya que él de todos modos percibe el pago del flete que se ha convenido. Pero volvamos a los terceros perjudicados que como ya dijimos son los demás cargadores que ya tienen sus mercaderías embarcadas y los cuales ya tienen previsto el tiempo que durará la transportación, pudiera su ceder que haya mercaderías que se descompongan con el retraso que ocasione el volver a descargar las citadas mercaderías, por lo tanto, sería conveniente que se regulara en nuestra ley, en una forma más clara sobre en quién recae la responsabilidad de los daños que se ocasionen en estos retrasos, ya que además la ley le dá ese derecho al cargador, de poder rescindir el contrato hasta antes de la salida del buque, pagando el flete convenido y devolviendo el conocimiento de embarque, o debe entenderse ¿que los cargadores están sujetos a estas contingencias?, sin embargo, nuestra ley no lo dice expresamente.

b).- Otra de las inquietudes conque nos encontramos y que se debería de hacer una regulación también más clara se localiza en el artículo 175, el cual nos dice: "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, a caso fortuito, a negligencia o faltas náuticas de la tripulación, o a hechos o instrucciones del cargador, del consignatario, o del titular del conocimiento".

O sea que el transportador no es responsable de los daños o averías que sufran las mercancías por negligencia o faltas náuticas de la tripulación, en este caso se supone que la tripulación es la responsable por los daños causados, sin embargo, nuestra ley no dice nada al respecto y el que sufre las consecuencias es el cargador, ya que con el simple hecho de que la agencia naviera o transportador -

diga, que no es responsable de las faltas náuticas que haya cometido la tripulación queda liberado de la responsabilidad ante el cargador. Entonces ¿ante quién se debe enderezar la acción del cargador? Debemos suponer que es ante la tripulación, pero lo más correcto sería que el transportador respondiera por los daños ocasionados y éste a la vez pudiera repetir contra la tripulación. Además de que hay que tomar en cuenta que la empresa naviera es la que económicamente puede estar en posibilidades de que en un momento dado, pueda responder en una forma más eficaz ante el cargador, conservando como antes anotamos su acción, para repetir en contra de la tripulación.

c).- Por último, en el artículo 185 fracción II nos dice que: "se presumira la falta de responsabilidad del porteador. En caso de transporte de mercancías peligrosas, explosivas, corrosivas o inflamables, si su naturaleza no fué declarada por el cargador.

En este caso, el porteador, al enterarse de su naturaleza, podrá descargar dichas mercancías y depositarlas a disposición del cargador o en el lugar que el fletante estime conveniente".

En este artículo encontramos que si las mercancías son peligrosas, explosivas, corrosivas o inflamables y que el cargador al embarcarlas no haya declarado su naturaleza, se presumirá falta de responsabilidad del cargador, el cual podrá al darse cuenta de su naturaleza, descargarlas y depositarlas a disposición del cargador en el lugar que el fletante estime conveniente. Sin embargo, si las mercancías son sumamente peligrosas ¿podrá tirarlas al mar el transportador, en caso de que ésto sea necesario sin ninguna responsabilidad para él? ésto no nos lo dice nuestra ley, ya

que ésta dice que podrá depositarlas a disposición del cargador en el lugar que estime conveniente. Es necesario, - pues, que se aclare esta situación en nuestra ley ya que pu- diera presentar confusiones. En lo particular creemos que- sí se deben de tirar las mercancías, ya que es culpa del - cargador el no ser honesto en su declaración sobre la verda- dera naturaleza de las mercaderías, las cuales pueden pre- sentar un serio peligro no sólo para las mercaderías que - van en la nave, sino para la misma tripulación y, como con- secuencia, sin ninguna responsabilidad para el transporta- dor, debiendo además, pagar los gastos y daños que pudieran ocasionarse.

3.- PROYECTO PARA EL CODIGO MARITIMO CENTROAMERICANO.

En el curso de Derecho Marítimo que se imparte en el - doctorado de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacio- nal Autónoma de México, por el Dr. Raúl Cervantes Ahumada en el año de 1959, se trabajó sobre el proyecto de Código - Marítimo Centroamericano, sobre el cual se efectuaron inte- resantes trabajos por los alumnos de dicho curso, bajo la - dirección del mencionado maestro.

a).- Orientaciones Generales.

Al elaborar el proyecto de Código Marítimo Unifor- me para los cinco países centroamericanos, se tomó en cuen- ta la especial configuración de los ordenamientos jurídicos de dichos países, y el anhelo frecuentemente manifestado, de.

pugnar por la unificación económica de centroamérica. Asimismo, se consideraron los antecedentes históricos y siguiendo el especial desarrollo del Derecho Marítimo en el mundo, se procuró formular un ordenamiento mercantil marítimo que, a la vez de ajustarse a la tradición y características especiales de centroamérica resultara un ordenamiento moderno y acorde con los adelantos logrados por la ciencia del Derecho Marítimo moderno.

b).- El Comercio Marítimo tratado en el Proyecto.

La parte central del problema marítimo, es indudablemente el problema de la navegación, o mejor dicho, de la explotación comercial del buque.

Para redactar lo referente al comercio marítimo, la comisión tomó muy en cuenta los resultados y experiencias obtenidas durante una gira de estudio que realizó la mencionada comisión por los países centroamericanos habiéndose tomado especial atención en las cuestiones siguientes: los usos del mar, la jurisprudencia comparada sobre el comercio marítimo, la más respetada doctrina jurídica, la legislación comparada sobre la materia, y algunos proyectos legislativos, como el Código de Centroamérica y el Código de Comercio de México.

El fletamento tiene una regulación bastante bien-elaborada, siguiendo los lineamientos doctrinales más adelantados. Por lo que respecta a la responsabilidad del naviero como transportador (tema de gran importancia práctica) se creyó conveniente no limitar esa responsabilidad a una cantidad fija (lo que sería impropio en países de moneda fluctuante y de valoración distinta en cada país) y se hizo referencia al límite de la responsabilidad de un índice tam

bién fluctuante, como es el salario. Igual sistema se siguió en relación con la responsabilidad al valor del pesaje, tomando en consideración las reglas de La Haya y el Convenio de Bruselas de 1924, aún que apartándose de ellos cuando se hizo necesario, se reguló de manera lógica y práctica el problema de la responsabilidad del naviero en relación con el transporte de cosas.

Se establece que los navieros sólo podrá reducir su responsabilidad contractualmente, si ofrecen a los cargadores una tarifa especial reducida en relación con la ordinaria, para que el porteador pueda escoger. Se regulan de acuerdo con las enseñanzas de la práctica y de la jurisprudencia comparada, las atribuciones y derechos del porteador y del consignatario.

Se distingue de manera expresa entre el fletamento de buque por entero y por compartimiento.

c).- Las compra-ventas marítimas.

Considerando la importancia práctica de las compra-ventas marítimas y la gran elaboración doctrinal que se ha realizado en los últimos tiempos, así como las compilaciones de usos marítimos sobre la materia como la realizada por la Cámara de Comercio de Buenos Aires y la hecha por la Cámara Internacional de Comercio, conocida con el nombre de "Reglas de Viena" y que van adquiriendo aplicación universal, el proyecto propone una reglamentación basada en los indicados antecedentes y en proyectos legislativos como el mexicano y el norteamericano, que antes se citaron.

Se consideró conveniente regular las principales obligaciones de las partes y fijar la situación de las mismas en relación con los contratos.

d).- Disposiciones Generales.

Después de las consideraciones anotadas y de haber fijado los principios sobre los cuales tiene su origen el - referido Código Marítimo Centroamericano, veamos los principios generales en que descansa el contrato de fletamento y, posteriormente, hacer el estudio normativo del conocimiento de embarque en el proyecto.

Se dice que por el contrato de fletamento, el naviero estará obligado a realizar un servicio de navegación, en los términos que se haya pactado y el cargador se obligará al pago del flete y como una de las obligaciones primordiales del porteador, será la de mantener la nave en condiciones de navegabilidad, además de que responderá por los daños que sean ocasionados por defectos de navegabilidad de la nave, a menos que pruebe que tales defectos provengan de vicios ocultos de la nave y que no se hayan podido descubrir con una diligencia ordinaria.

Las acciones que se deriven de un contrato de fletamento prescribirán en un año.

e).- Del transporte de cosas en general.

Encontramos en el capítulo II, sección tercera, - sub-sección primera del citado proyecto, las disposiciones correspondientes al contrato de transporte de cosas por mar, las cuales están comprendidas entre los artículos del 21 al 49 inclusive, del citado proyecto, las cuales nos dicen que el transporte de cosas podrá tener por objeto la capacidad de carga ya sea total o parcial del buque o el simple transporte de cosas determinadas y podrán pactarse sobre buque - específicamente designado o sobre nave indeterminada, y el

cual deberá probarse por escrito debiendo expedir el porteador, ya sea por sí o por conducto del capitán si el cargador lo exige, un conocimiento de embarque que deberá contener:

a).- El nombre y el domicilio de la empresa transportadora;

b).- El nombre y domicilio del cargador, de la persona a cuya orden se expida el título o la indicación de ser este al portador;

c).- El número de orden del conocimiento;

d).- La especificación de los bienes objeto del transporte con la indicación de su valor, naturaleza, peso neto y bruto, estado, lista de empaque y demás circunstancias que sirvan para su identificación;

e).- La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de ser los fletes pagados o por cobrar;

f).- La mención de los puertos de salida y de destino;

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

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

Ahora, que si las mercancías hubieran sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, ade-

más de los requisitos antes mencionados, los siguientes:

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

2).- La indicación del lugar donde habrán de guardarse mientras sean embarcadas; y

3).- El plazo que se fije para el embarque.

El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación, gravámen o embargo sobre ellas, deberá contener el título mismo, para ser válidos.

Serán a cargo del fletador los daños que resulten por falta de documentos necesarios para el tránsito de las mercancías, por inexactitud u omisión de las declaraciones que debió formular, por defectos ocultos del embalaje y por vicios ocultos de las mercancías.

Mientras el consignatario no solicite la entrega de las mercancías, el cargador podrá designar a otro consignatario con la condición de que haga la devolución del conocimiento que se le hubiere expedido y el pago de los gastos que implique la expedición de uno nuevo, la rescisión del contrato podrá hacerla hasta 72 horas antes de la salida del buque, y además de la devolución del conocimiento y el pago de los gastos para la expedición de uno nuevo, tendrá que pagar la mitad del flete que hubieran convenido. En caso de que el consignatario no quisiera recibir las mercancías, podrá el porteador depositarlas en un lugar seguro, - cuyos gastos del depósito serán por cuenta del cargador o, - en caso de que se hubiere expedido conocimiento de embarque

los gastos serán por cuenta del titular del mismo. Ahora, en caso de que fuere necesario, podrá el porteador pedir o solicitar del juez correspondiente, la autorización para la venta de las mercaderías por medio de corredor o de comerciante establecido, las que fueren suficientes para cubrir los créditos o gastos de transporte, el remanente quedaría depositado en el juzgado a disposición del cargador o del destinatario.

El porteador será responsable de la pérdida total o parcial de los efectos transportados y de los daños que se causen por avería, así como de los daños y perjuicios ocasionados por retraso, a menos que pruebe que se debieron a vicio propio de la cosa, a caso fortuito o a hechos o instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento. Tales daños se calcularán de acuerdo con el precio que hubieren tenido las cosas en el lugar y el tiempo que debieron ser entregadas.

Los porteadores podrán reducir su responsabilidad convencionalmente, siempre que ofrezcan una tarifa especial, con fletes más bajos que las tarifas ordinarias, y el cargador esté en posibilidad de optar entre una y otra tarifa, en todo caso, el porteador responderá de su culpa.

El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario, en el lugar y términos pactados y si éste lo solicitare, el consignatario deberá abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción y si rehusara hacerlo, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de dolo. Ahora por lo que respecta a las acciones por averías o pérdidas, éstas caducarán, si dentro de los diez días siguientes a la entrega de las mercaderías, no se presenta al porteador la reclamación correspondiente.

Si el remitente hubiere entregado mercancías que -
causen un flete superior al que realmente corresponda, a -
las declaradas, el porteador sólo responderá del valor de -
clarado, y tendrá derecho a cobrar el flete completo.

Se presumirá la falta de responsabilidad del fle -
tante:

a).- Si las mercancías se transportaren, con la -
conformidad escrita del cargador, sobre cubierta, en caso -
de que tal forma de transportación no está consagrada por -
los usos;

b).- En caso de transporte de mercancías peligro--
sas, como explosivos y substancias inflamables;

c).- Si las cosas se transportaren bajo el cuidado
de personas dependientes del cargador.

Se presumirá perdida la carga que no pueda entre -
garse, dentro de los 30 días en que se debió hacer la entre
ga. El porteador no responderá de pérdidas por mermas natu
rales.

Las acciones que se deriven del contrato de trans-
porte de cosas, prescribirán en seis meses, contados a par-
tir del día en que las mercancías debieron ser puestas a -
disposición del consignatario o tenedor del conocimiento.

f).- Sub-Sección segunda.

Del transporte por buque completo o por compartimento.

Salvo pacto en contrario, reglamento o uso local,-

las mercancías transportadas en buque por entero o en compartimiento completo, serán entregadas al costado del buque y el porteador será responsable de los daños que ocasione por su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimiento fletados. El término de las estadías, salvo pacto, reglamento o uso, se determinará por el capitán de puerto, teniendo en cuenta los medios disponibles para la carga o descarga y para dichas estadías sólo se computarán días laborables y el término se suspenderá cuando las operaciones de carga o descarga se impidan por causas no imputables al cargador o al consignatario. Transcurrido el término de las mencionadas estadías, sin que se haya realizado la carga o la descarga, por culpa del cargador o del destinatario, se concederá un término de sobre-estadías, dicho término será igual al número de días laborables que se hayan comprendido en el término de las estadías, y en él se computarán todos los días, inclusive los feriados. El pago de las sobre-estadías, será a cargo de los cargadores o consignatarios que las hubieren ocasionado y se computará según los usos, y en su defecto, será igual al pago que se debiera por las estadías más un veinticinco por ciento. Estas disposiciones cederán ante pacto, reglamento local o uso en contrario. Transcurridas las sobre-estadías, el capitán podrá, salvo pacto en contrario, zarpar sin la carga-completa u ordenar la descarga de la mercancía que ya se hubiere cargado; o, si se tratare de puerto de destino, ordenar la descarga y depósito de los efectos transportados. En todo caso, podrá el capitán exigir el pago de los fletes completos, más los daños y perjuicios que se hubieren causado.

g).- Sub-Sección tercera.

Del transporte de cosas determinadas.

En el contrato de transporte de cosas determinadas, el porteador podrá transportarlas en cualquier buque, siempre que no se alteren las condiciones de seguridad de la navegación que se desprenderán del contrato y si el cargador no entregare la mercancía en los términos usuales o pactados, el buque podrá zarpar y el cargador deberá de pagar el flete completo.

4.- PROYECTO DEL NUEVO CODIGO DE COMERCIO.

a).- Disposiciones Generales.

Para finalizar este estudio sobre el conocimiento de embarque y de acuerdo con el cuestionario que nos hemos propuesto a desarrollar, después de haber analizado el mencionado conocimiento al través de diferentes épocas, veremos el ordenamiento que ha elaborado el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, sobre el citado conocimiento en su proyecto del nuevo Código de Comercio, en el cual encontramos en el capítulo V, sección primera, dentro de las disposiciones generales, lo referente al transporte en general.

Primeramente, nos dice que por el contrato de transporte, el porteador se obliga mediante una contraprestación, a trasladar ya sean personas o cosas de un lugar a otro y que las disposiciones contenidas en este capítulo serán aplicables a cualquier tipo de transporte, ya sea por tierra por agua o por aire.

Las empresas transportadoras estarán obligadas:

1.- A ejecutar el transporte si los solicitantes se ajustan a las condiciones generales de contratación.

2.- A aplicar en circunstancias iguales, las mismas tarifas a todos los usuarios y, en caso de pluralidad de tarifas, las más convenientes para los mismos; y,

3.- A prestar el servicio en el orden solicitado, salvo por razones de interés público evidentes o por motivos derivados de la naturaleza preecedera de las cosas.

Al efecto, llevarán un registro de solicitudes. En caso de alteración del orden de requerimientos, las empresas responderán de los daños y perjuicios que se causen. - El porteador asumirá las obligaciones y será él directamente responsable del transporte, aunque utilice los servicios de terceros y si en un contrato de transporte intervinieren dos o más porteadores, cada uno responderá dentro del ámbito de su respectiva ejecución. Si se pacta un transporte combinado, se expedirá un documento único y los porteadores serán solidariamente responsables de la ejecución plena del contrato, aunque el transporte combinado se iniciare o concluyere fuera del territorio de la república, los porteadores domiciliados en México sólo responderán en los términos de las leyes mexicanas y ante los tribunales de la república mexicana.

Las acciones que se deriven del contrato de transporte prescribirán en seis meses, contados a partir del término del viaje, o de la fecha en que el pasajero o las cosas porteadas debieran llegar a su destino.

b).- Del transporte de cosas.

Ahora veamos la regulación que sobre el transporte

de cosas prescribe el referido proyecto del nuevo Código de Comercio, dentro del cual en el capítulo tercero, de la sección tercera, a través de su articulado del 852 al 873 - inclusive, nos dice: que el cargador, deberá entregar al porteador además de los efectos o mercaderías que deban transportarse, los documentos necesarios para el tránsito de la carga. Así como la obligación de indicar la dirección del destinatario, el lugar de entrega, el número, forma de embalaje, peso y contenido de los fardos, con expresión del género y calidad de los efectos que contiene, y en caso de que el porteador pudiese realizar el transporte por distintos medios, deberá precisar ésto y la ruta que ha de seguirse.

En caso de que no se entregue la respectiva documentación de las mercaderías, el cargador o remitente sopor tarán los daños ocasionados que resulten por la falta de los mencionados documentos, de la inexactitud u omisión de las declaraciones que debe formular y los daños que provengan de efectos ocultos del embalaje, así como si el porteador realiza el transporte a sabiendas de que no se le han entregado los documentos necesarios para el tránsito de la carga, los daños que resulten serán a su cargo.

El cargador será responsable de los daños ocasionados por vicios ocultos de la cosa, así también el porteador deberá expedir un comprobante de haber recibido la carga, el cual se entregará al cargador, o si éste lo exige, una carta de porte o conocimiento de embarque, ahora que el porteador podrá exigir la apertura y reconocimiento de los bultos en el acto de que éstos sean entregados. Las cartas de porte o conocimientos de embarque que expidan las empresas concesionarias o permisionarias de servicios públicos de transportes, tendrán el carácter de títulos de crédito.

La carta de porte nos dice el artículo 857, contendrá los siguientes requisitos:

1.- El nombre, domicilio y firma de la empresa que emite el título.

2.- El nombre y domicilio del cargador, de la persona a cuya orden se emite el título o la indicación de ser éste al portador;

3.- El número de orden de la carta de porte;

4.- La especificación de los bienes objeto del transporte, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para identificarlas;

5.- La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de ser los fletes pagados o por cobrar.

6.- La mención del medio de transporte, de las rutas a seguir y, en su caso, la clase de vehículos que deberán utilizarse para el transporte; y

7.- Las bases para fijar la indemnización que deba abonar el porteador, en caso de retardo, pérdida o avería.

Si las mercancías fueren recibidas para su embarque la carta de porte deberá contener, además de los requisitos establecidos anteriormente;

I.- La indicación de ser las mercancías recibidas para embarque;

II.- La indicación del lugar donde habrán de guar -

darse mientras sean embarcadas; y,

III.- El plazo que se fije para el embarque.

Mientras el consignatario no haya solicitado la entrega de las mercaderías, cuando éstas hubieren llegado a su lugar de destino, el cargador podrá designar a un nuevo consignatario y si se hubiere expedido carta de porte, no podrá ejercerse esta facultad, sino mediante su devolución y el pago de los gastos que originare la expedición de una nueva. El cargador podrá rescindir el contrato antes de que haya comenzado el viaje, no sin antes de haber pagado la mitad del flete y la devolución de la carta de porte.

El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario en el lugar, en el plazo y con las modalidades indicadas en el contrato. Si la entrega de las mercancías debiera realizarse en lugar distinto del domicilio del consignatario, el porteador le dará aviso inmediato del arribo de las cosas transportadas. Quién asumiere el carácter de consignatario, deberá recibir las cosas en un término de 48 horas, a partir del momento en que el porteador las ponga a su disposición y siempre que reúnan las condiciones indicadas en la carta de porte.

Si parte de los objetos estuvieren averiados, deberá recibir los que estén ilesos siempre que, separados de los anteriores, no sufrieren grave disminución de su valor. El consignatario deberá abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, si el porteador lo solicitare; si aquel rehusare hacerlo, el porteador quedará libre de responsabilidades que no provengan de fraude o de dolo.

Las acciones por averías o pérdidas caducarán si -

dentro de los diez días siguientes a la entrega de las cosas transportadas, no presenta el porteador la reclamación correspondiente.

Si el porteador se obliga con el remitente a cobrar el valor de las cosas transportadas en el momento de hacer la entrega de las mismas, será responsable frente a éste si no hiciere tal cobro y no podrá exigirle el pago de lo que se le debiera por el transporte. Si el destinatario o el tenedor de la carta de porte no retirase la mercancía en un término de treinta días, el porteador podrá hacer que se venda por medio de corredor, o en su defecto, por comerciante establecido en plaza. El plazo de treinta días se reducirá prudentemente por el porteador si se tratare de mercancía de fácil descomposición o hubiere peligro inminente de que la cosa perezca. El importe de la venta se aplicará a cubrir los gastos de transporte, almacenaje y accesorios, y el remanente se depositará en una institución de crédito a disposición del consignatario o del tenedor legítimo de la carta de porte.

El porteador será responsable de la pérdida total o parcial de los efectos transportados y de los daños que sufran por avería o retraso, a menos que pruebe que se debieron a vicio propio de la cosa, a su especial naturaleza, a caso fortuito, fuerza mayor o a hecho o instrucciones del cargador o del consignatario. Tales daños se calcularán de acuerdo con el precio que hubieren tenido las cosas en el lugar y tiempo en que debieron ser entregadas. Los porteadores podrán convencionalmente exonerarse de la responsabilidad por retardo, o limitarla tanto para este caso como para el de pérdida, sólo mediante tarifas en que se fije un flete más bajo que en las ordinarias, y siempre que el cargador esté en la posibilidad de optar entre la aplicación -

de esta tarifa reducida y la general, conforme a la cual el porteador responderá en los términos de la disposición anterior.

Si el remitente entregare para el transporte efectos que causen un flete superior al que corresponda a la mercancía declarada, el porteador sólo responde del valor declarado, del que se deducirá un diez por ciento si el cargador hubiere obrado de mala fé. En caso de que el remitente hubiere declarado efectos de valor superior a los realmente embarcados, el porteador sólo responderá del valor de aquellos, con deducción de un diez por ciento si el cargador hubiere obrado de mala fé.

Se presume la falta de responsabilidad del porteador en caso de pérdida o avería de los efectos transportados, cuando sean debidos a cualquiera de las siguientes causas:

1.- Que las cosas se transporten con la conformidad del remitente dada por escrito, en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquellas debieron haberse transportado en vehículos cerrados o cubiertos;

2.- En caso de transporte de explosivos, sustancias inflamables o corrosivas y otros artículos de naturaleza peligrosa; y,

3.- Si las cosas se transportaren bajo el cuidado de personas puestas por el remitente con tal propósito.

Quando el remitente haga la carga en corzo o compartimiento completo, tendrá los siguientes derechos;

I.- Sellarlos por sí mismo, o hacer que se sellen por la empresa; y,

II.- Romper los sellos en presencia de persona facultada para recibir la carga y de un empleado autorizado por la empresa. A falta de dicha persona, la ruptura se hará en presencia de un fedatario. La empresa tendrá derecho a obtener, antes de la ruptura, una constancia escrita del estado de los sellos.

Cuando, para cumplir disposiciones fiscales o de sanidad se abriere el carro o compartimiento antes de llegar a su destino, el empleado respectivo examinará los sellos antes de que sean rotos y tomará razón de su estado y de su número; a continuación, expedirá un documento en el que se harán constar tales hechos y el número de los nuevos sellos. En los distintos supuestos de este artículo, el porteador sólo responderá de la integridad del carro o compartimiento y de los sellos a menos que los daños sufridos se deban a caso fortuito o fuerza mayor.

Se presumirá perdida la carga que el transportador no pueda entregar dentro de los 30 días siguientes a la conclusión del plazo en que debió hacerlo. Si con posterioridad la encontrare el porteador, dará aviso a quien tenga derecho a recibirla para que, en un término de ocho días, declare si consciente en que se le entregue, sin gastos adicionales, en el punto de partida o en el de destino, en caso afirmativo, si el porteador hubiere cubierto la indemnización, ésta le será devuelta al entregar la carga.

El porteador no responderá por pérdidas o mermas naturales.

Es así como hemos tratado de presentar en una for-

ma cronológica el desarrollo del título de crédito denominado "conocimiento de embarque", desde la época en que se tuvo noticia de él, hasta nuestros días. Especialmente en lo referente a la forma en que ha estado regulado en nuestro derecho positivo, tomando como base los principios surgidos en las distintas convenciones de carácter internacional, que se han efectuado como la Conferencia de La Haya de 1921, así como la Convención de Bruselas de 1924, cuya finalidad ha sido la de establecer un criterio uniforme en el ámbito internacional en lo que se refiere a los principios fundamentales que lo rigen adaptando hasta donde ha sido posible, al mencionado documento de nuestro ordenamiento interno del país.

Es, sin lugar a dudas, el conocimiento de embarque un documento de suma importancia en el comercio marítimo, - pues como lo hemos visto, es un título que le ha dado una - movilidad insospechada, ya que permite efectuar una serie de operaciones cuya necesidad es manifiesta sobre todo en la - vida moderna, permitiendo que las mercancías embarcadas para su transporte o ya propiamente en camino, sean objeto -- por medio del documento de las distintas operaciones a que hicimos referencia.

En el Derecho Mexicano, no se ha estado al margen de esa inquietud por adaptar al mencionado documento a nuestra legislación con esas características y modalidades que ha ido adquiriendo al través de diferentes épocas hasta -- nuestros días, como lo podemos notar en nuestra actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y tan es manifiesta la inquietud por adaptar en una forma más efectiva a la citada figura al servicio de nuestro transporte marítimo de mercancías, que ya lo encontramos con algunas modalidades e innovaciones en el proyecto de Código de Comercio, que ha sido elaborado por el Dr. Raúl Cervantes Ahumada y que vimos en su oportunidad.

C O N C L U S I O N E S

- 1.- Fué en su origen el conocimiento de embarque un documento bastante sencillo, cuya finalidad era solamente para servir de comprobante por las mercaderías que se habían entregado al naviero o capitán de la nave y que además, su denominación era en sus principios "póliza de embarque" debido a que estaba íntimamente ligado a la póliza de fletamento.
- 2.- Al transcurso del tiempo y dada la necesidad de que este documento se desligara de la póliza de fletamento, se transformó para llenar funciones que hasta entonces no eran posibles y se buscó la forma de asimilarlo a los títulos de crédito.
- 3.- Ya con las características de los títulos de crédito, nos encontramos al documento citado también, con una infinidad de cláusulas, que los usos y costumbres se han encargado de introducir en él, tales como aquellas que exoneran o atenúan la responsabilidad del transportador, así como las que establecen las obligaciones fundamentales de las partes contratantes.
- 4.- Encontramos regulado el conocimiento de embarque en nuestro derecho, desde la época de la colonia en las Ordenanzas de Bilbao, pasando por los diferentes códigos que hemos tenido, como es el de Don Teodosio Lares de 1854, en el de 1889 y en la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos, además, ya lo tenemos en una forma mejor elaborada, en el proyecto de Código de Comercio.
- 5.- Encontramos también, en el proyecto para el código marítimo centroamericano, cuya elaboración estuvo a cargo co-

mo ya lo vimos del Dr. Raúl Cervantes Ahumada, al conocimiento de embarque el cual se identifica con los principios de los ordenamientos jurídicos modernos, adaptado a las características especiales de centroamérica.

6.- Es sin lugar a dudas, tanto la Conferencia de La Haya de 1921, como la Convención de Bruselas de 1924, los acontecimientos que le han venido a dar al conocimiento de embarque una uniformidad de carácter internacional en el aspecto de título circulatorio, así como en los distintos conceptos que están íntimamente relacionados con el documento.

7.- El conocimiento de embarque además de servir como prueba del contrato de fletamento y como prueba del embarque de las mercancías, tiene otras funciones, como las de servir de base para la apertura de créditos documentarios en instituciones bancarias y, además, puede darse el caso de que su tenedor no sea efectivamente el propietario de las mercancías, sino un acreedor prendario.

8.- Es el conocimiento de embarque un auténtico título representativo de mercancías, cuya nota principal radica en la incorporación al documento del derecho de dominio sobre las citadas mercaderías, ya que quién posee el título, posee los bienes.

9.- El fenómeno que en los títulos representativos se produce, consiste en que el documento que es extendido por quién tiene la posesión material de las mercancías, sirve para dar a quién adquiere el mencionado documento, la posesión jurídica de las mismas.

10.- Para que se considere como título representativo y tenga ese carácter, es preciso que se trate de cosas materiales, las que deben estar en poder de la persona quien ha

ya de entregarlas y que el título esté suscrito por la persona que tenga la posesión de las mercancías, cuya esencia radica en ser considerada por la ley como la cosa misma, por razón de la cual fué emitido el mencionado título.

11.- Podríamos decir que los títulos como el conocimiento de embarque ha venido a proporcionar una gran ayuda al comercio marítimo, en virtud de la necesidad del mismo, ya que es indispensable para hacer posible la transmisión de cosas materiales, en virtud de que la entrega efectiva en la mayoría de los casos sería totalmente imposible.

12.- El conocimiento de embarque queda dentro de la categoría de los títulos de crédito, con las características de éstos, como son la de literalidad, autonomía, incorporación y legitimación.

B I B L I O G R A F I A

- AUDIENCIAS PARA EL ESTUDIO DE LA LEY DE NAVEGACION MARITIMA.-
Memoria del Senado de la República.- 1958-1964.- Labores
Legislativas, Políticas y Sociales, desarrolladas duran-
te el ejercicio de las XLIV y XLV Legislaturas Federales,
México, 1964.
- BARRERA GRAF JORGE.- "Estudios de Derecho Mercantil".- Edito-
rial Porrúa Hnos.- México, 1958.
- BRUNETTI ANTONIO.- "Derecho Marítimo Privado Italiano".-
Edición Española de R. Gay de Montella.- Tomo I.
- CAMARA DE SENADORES DEL H. CONGRESO DE LA UNION XLV Legisla-
tura 1961-1963, Tomo 206/5, Expediente 346.
- CAMARA DE SENADORES DEL H. CONGRESO DE LA UNION XLV Legisla-
tura 1961-1963.- Tomo 206/17.- Expediente 598.
- CERVANTES AHUMADA RAUL.- Apuntes de Derecho Marítimo
- CERVANTES AHUMADA RAUL.- Introducción Crítica de la Ley de
Navegación y Comercio Marítimos.- Editorial Herrero, S.
A.- México, D. F. 1964.
- CERVANTES AHUMADA RAUL.- Títulos y Operaciones de Crédito
México, 1961.- Tercera Edición.- Editorial Herrero, S.A.
- DANJON DANIEL.- "Tratado de Derecho Marítimo".- Editorial
Reus, S. A.- Madrid, 1932.- Tomo II.
- ESQUIVEL OBREGON.- "Apuntes para la Historia del Derecho en
México".- Tomo II.
- FARIÑA GUITIAN FRANCISCO.- "El Transporte Marítimo y sus
Sistemas de Reponsabilidad".- Consejo Superior de Investi-
gaciones Científicas.- Ministerio de Marina.- Madrid, Es-
paña.
- GARIBI UNDA BARRENA JOSE MARIA.- "Derecho Marítimo Práctico"
Ed. de la Oficina Central Marítima.- Madrid, España.-
1958.
- GARRIGUES Y DIAZ CAÑABATE JOAQUIN.- "Instituciones de Dere-
cho Mercantil".- Madrid, 1943.
- GARRIGUES Y DIAZ CAÑABATE JOAQUIN.- "Tratado de Derecho Mer-
cantil".- Tomo II.- Derecho Marítimo.- Madrid, España.-
1950.

- GIERKE JULIUS VON.- "Derecho Comercial y de la Navegación".- Tomo II.- Trad. del Alemán.- Juan M. Semon Ediar, Buenos Aires, 1957.
- GONZALEZ LERRERO RODOLFO A.- "Manual de Derecho de la Navegación".- Ediciones Depalma.- Buenos Aires.
- MALVAGNI ATILIO.- "Contratos de Transporte por Agua".- Ro - que Depalma.- Editor Buenos Aires, 1966.
- MALVAGNI ATILIO.- "Curso de Derecho de la Navegación".- Segunda Edición.- Editorial Depalma, Buenos Aires, 1950.
- MANTILLA MOLINA.- "Derecho Mercantil".- Quinta Edición.- Editorial Porrúa.
- Mc. FEE WILLIAM.- "The law of the Sea".- 1951.
- MEZZERA RODOLFO.- "Curso de Derecho Marítimo".
- MOSSA LORENZO.- "Derecho Mercantil".- Primera Parte.
- RIPERT.- Citado por Barrera Graf Jorge.
- RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ JOAQUIN .- "Curso de Derecho Mercantil".- Tomo I, México 1960.- Editorial Porrúa, S. A. Cuarta Edición.
- RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ.- "Documentación Mercantil".- 1946.
- RUIZ ESTEVA.- Apuntes.
- SCRUTTON.- "The Contract of Affreightment as Expressed in Charter parties and Bills of Lading.- 14, 1948.
- SHULDREICH TALLEDA HECTOR ADOLFO.- "Derecho de la Navegación".- Tucuman 2926 T.E.- Buenos Aires, Argentina, 1954.
- URIA MADIR RODRIGO.- "Derecho Mercantil".- Madrid, 1958.
- VICENTE Y GELLA.- "Los Títulos de Crédito".- Segunda Edición.- Zaragoza, 1933.
- WALTON CLIFFORD STEVENS.- Leyes Comerciales y Marítimas en la América Latina.- Tomo I.- Washington, D. C. U.S.A. 1907.

I N D I C E

CAPITULO	I.- <u>LA EVOLUCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.</u>	1
	A).- <u>ANTECEDENTES HISTORICOS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.</u>	1
	B).- <u>CONFERENCIA DE LA HAYA DE 1921.</u>	11
	C).- <u>LA CONVENCION INTERNACIONAL DE BRUSELAS DE 1924.</u>	15
	I.- <u>Obligaciones del Transportador, según la Convención.</u>	16
	II.- <u>Alcances de la responsabilidad del Transportador, vistos en la Convención.</u>	17
	III.- <u>Limitación de la responsabilidad del transportador en la Convención.</u>	21
	D).- <u>DEFINICION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.</u>	26
	E).- <u>MODALIDADES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.</u>	28
	1.- <u>El conocimiento llamado "limpio" o "neto" (clean bill of lading)</u>	28
	2.- <u>El Conocimiento denominado "mate's receipt" o "recibo del piloto".</u>	29
	3.- <u>Conocimiento de recibido para embarque.</u>	29
	4.- <u>El conocimiento "Through bill of lading".</u>	31
	5.- <u>El Conocimiento "Delivery Order"</u>	32
	F).- <u>CLAUSULAS QUE GENERALMENTE SE PONEN EN LOS CONOCIMIENTOS.</u>	34
	G).- <u>ELABORACION DEL CONOCIMIENTO.</u>	37

CAPITULO II.-	<u>REGLAMENTACION JURIDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.</u>	39
1).-	<u>LAS ORDENANZAS DE BILBAO DE 1737.</u>	39
2).-	<u>CODIGO DE COMERCIO DE 1954.</u>	44
3).-	<u>EL CODIGO DE COMERCIO DE 1884.</u>	44
4).-	<u>EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL CODIGO DE 1889.</u>	48
5).-	<u>NATURALEZA JURIDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE SEGUN EL CODIGO DE 1889.</u>	51
a).-	<u>Literalidad.</u>	53
b).-	<u>Autonomía.</u>	54
c).-	<u>Incorporación.</u>	55
d).-	<u>Legitimación.</u>	55
CAPITULO III.-	<u>EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO POSITIVO ACTUAL MEXICANO Y EN EL PROYECTO MARITIMO CENTROAMERICANO, ASI COMO EN EL PROYECTO DE CODIGO DE COMERCIO.</u>	57
1.-	<u>LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.</u>	57
a).-	<u>Estudio de los Proyectos que le dieron origen.</u>	57
b).-	<u>Disposiciones generales.</u>	67
c).-	<u>Del fletamento por entero o por compartimiento.</u>	67
d).-	<u>Del transporte de cosas en general.</u>	69
e).-	<u>Del transporte de cosas determinadas.</u>	74
2.-	<u>ALGUNAS CONSIDERACIONES A LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.</u>	75

a).- <u>Artículo 173, segundo párrafo.</u>	75
b).- <u>Artículo 175.</u>	76
c).- <u>Artículo 185, fracción II.</u>	77
3.- <u>PROYECTO PARA EL CODIGO MARITIMO - CENTROAMERICANO.</u>	78
a).- <u>Orientaciones generales.</u>	78
b).- <u>El Comercio Marítimo tratado en el proyecto.</u>	79
c).- <u>Las compra-ventas marítimas.</u>	80
d).- <u>Disposiciones Generales.</u>	81
e).- <u>Del transporte de cosas en - general.</u>	81
f).- <u>Sub-Sección segunda.</u> <u>Del transporte por buque com- pleto o por compartimiento.</u>	85
g).- <u>Sub-Sección tercera.</u> <u>Del transporte de cosas deter- minadas.</u>	86
4.- <u>PROYECTO DEL NUEVO CODIGO DE COMER- CIO.</u>	87
a).- <u>Disposiciones generales.</u>	87
b).- <u>Del transporte de cosas.</u>	88
<u>CONCLUSIONES</u>	96
<u>BIBLIOGRAFIA</u>	99
<u>INDICE</u>	101