



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

**CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO
TITULO DE CREDITO**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A :

JOSE MIGUEL RUEDA AGUILAR

MEXICO, D. F.



**U. R. E. D.
1974 DE EXAMS.
PROFESIONES
Y GRADOS**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A LOS SEÑORES:

LIC. DIDORO RIVERA URIBE

ING. MANUEL E. CARRASCOA

EN RECONOCIMIENTO A SU AMISTAD TANTAS VECES MANIFESTADA PARA MI PERSONA Y COMO HOMENAJE A SU ENORME CALIDAD HUMANA, QUE HICIERON POSIBLE CONCRETIZAR UNA INQUIETUD INTELECTUAL Y REALIZAR UNA CARRERA PROFESIONAL.

A MIS PADRES:

José Miguel Rueda Ortiz

y

Manuela Aguilar de Rueda.

A MIS HERMANOS:

René

Juan José

Esaú

Juana

Victor Manuel

Carlos Alberto

Dolores

Gamaliel

María de los Angeles

Rafael

Blanca

Laura,

AL C. LIC. FELIPE DE JESUS GALLEGOS

POR SU VALIOSA DIRECCION QUE HIZO POSIBLE
LA ELABORACION DEL PRESENTE TRABAJO.

CAPITULO I

- a) La Evolución del Conocimiento de Embarque.
- b) Conferencia de la Haya de 1921.
- c) La Convención Internacional de Bruselas 1924.
- d) Modalidades del Conocimiento de Embarque.

CAPITULO II

Características del Conocimiento de Embarque como Título -
de Crédito.

- a) Incorporación.
- b) Legitimación.
- c) Literalidad.
- d) Autonomía.
- e) Representación.

CAPITULO III

El Conocimiento de Embarque en el Derecho Positivo Local e
Internacional.

- a) Estudio de los proyectos Mexicanos.
- b) Algunas consideraciones a la Ley de Navegación y Comercios Marítimos.
- c) Proyecto Marítimo Centroamericano.
- d) Proyecto del Nuevo Código de Comercio.

CAPITULO IV

Transporte Marítimo en la Doctrina.

- a) El Transporte Marítimo en la Legislación Mexicana.
- b) El Conocimiento de Embarque.
- c) Clasificación del Conocimiento.
- d) Acciones Jurídicas Derivadas del Conocimiento.

e) Prescripción.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA.

C A P I T U L O I

- a).- LA EVOLUCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.
- b).- CONFERENCIA DE LA HAYA DE 1921
- c).- LA CONVENCION INTERNACIONAL DE BRUSELES 1924
- d).- MODALIDADES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

CAPITULO I

A).- LA EVOLUCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

Amalfi (1), Ciudad Italiana constituida en República en el Siglo IX célebre por sus luchas con los sarracenos, conquistó fama por el florecimiento tráfico, con el imperio griego y con el oriente. Rivalizó con Venecia y con otras ciudades adriáticas (año 1892). Se rigió al principio por el Código de Rodas, en los textos de Prochiro de los Basilius, posteriormente constituyó un cuerpo de leyes propias conocidas con el nombre de "Tavola di Amalfi" (Banca o Tabula Amalphitana, o Tábula Proton-tina maris)- y bajo el título de Capitula el Ordinationes Curias Novillis Civitates Amalphae (Nápoles 1871).

La mención de "Tabula", se atribuía al hecho de que el texto de la ley debía ser expuesto al público, en un cuadro sobre las paredes de la curia juzgadora. La tavola estuvo en vigor en la Italia meridional hasta el siglo XVI, seguidamente fué abandonada, por haber sido sustituida por el Consulat del Mar, que tuvo mayor predominio en todo el mediterráneo.

La génesis de la política de cargo debe ser buscada en la Institución de el "cartolario" de la nave, llevado por el escribano, a cuyos asientos, todos los estatutos adriáticos y mediterráneos atribuyen plena fe.

(1) ANTONIO BRUNETTI; Derecho Marítimo Privado; Edición - Española de R. Gay de Montella; Barcelona 1950; página 92.

El "cartolario", llamado también: quaternus, quadero, catasto, capi-brevium.

Todo cuanto se escribe en el cartolario hace plena prueba, porque el escribano es considerado por doquier como un oficial público con funciones materiales; en muchos documentos, es llamado propiamente el "notario de la nave".

El cargamento de la mercancía debía ir acompañada del registro en el cartolario, sin el cual las mercancías no declaradas pagaban un flete más elevado, multiplicado por "canterada", y si las mercancías sufrieran echazón, no daba derecho a contribución.

La descripción de la carga en este libro, debía hacerse con gran meticulosidad, para obtener una completa identificación de las mercancías y a la presencia de los comerciantes cargadores y de los tripulantes, si se trataba de la pacotilla de estos últimos.

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

A juicio de Bonolis (2), este recibo no tenía un objeto constante y necesario pero servía para casos especiales, siendo potestativo en el cargador, reclamando, si-

lo necesitare para la prueba de el cargamento. Como puede verse, el germen de la póliza (o Conocimiento), se desprende de este documento que el cargador suele expedir al destinatario de las mercancías, al objeto de que pueda -- constar su consistencia a su llegada. En el siglo XIV, -- tal sistema se puede considerar generalizada, apreciandose el recibo de el cargamento (apodixa, appodisia, apochaonatoria, pulixa, póliza, etc.), no como un extracto del -- cuaderno de abordo, sino como un documento autónomo, emitido por el escribano, que se entrega al destinatario a -- quien sirve para justificar su derecho ante el patrón. -- Goldschmidt (2 bis), afirma que ya en el siglo XIII, hay -- rastros independientes de la relación de lo cargado, de pólizas de cargo de el capitán y de el armador que tienen el carácter de título negociable; pero más tarde, se encuentran disposiciones legislativas que consideran la póliza -- como título de legitimación, emancipado del cartolario.

A).- CONFERENCIA DE LA HAYA DE 1921.

Del 30 de agosto al 3 de septiembre de 1921 (3), -- la International Law Association celebró en la Haya una -- conferencia en la cual se elaboraron las reglas que se conocen con el nombre de Reglas de la Haya. Se encontraron brillantemente presentados en las reuniones de los armadores y los cargadores de los siguientes países: Inglaterra, Francia, Suecia, Holanda, España, Australia y Bélgica.

(2) ANTONIO BRUNETTI; Derecho Marítimo Privado; Edición Española de R. Gay de Montella; Barcelona 1950. Pág. 162.

(2 bis) Cita de ANTONIO BRUNETTI; Derecho Marítimo Privado; Edición Española de R. Gay de Montella; Barcelona 1950., página 162.

Las reglas se elaboraron sobre las bases de los proyectos presentados por los representantes de los armadores y cargadores, que se habían reunido previamente, habiéndose verificado numerosas consultas entre los dos grupos que significaban intereses opuestos.

Comenzaron los debates sometiéndose a la consideración de la asamblea, era necesario optar entre las tres resoluciones siguientes: de los contratantes, intervención legislativa y solución transaccional.- La conferencia dejó en suspenso la resolución sobre este punto hasta tanto fueran adoptadas las demás reglas, decidiéndose fundamentalmente por la tercera solución.

La resolución dice:

"que según opinión de esta Asociación el tráfico y el negocio marítimo internacionales se desarrollarán y las desaveniencias serán evitadas o su reglamentación facilitada, si los derechos y responsabilidades de los propietarios de navíos son, a breve plazo, respectivamente definidos por reglas de un carácter neto y equitativo que rijan los conocimientos y que serán universalmente aplicados".

Los puntos sobre salientes de que se ocupan las Reglas de la Haya, pueden resumirse de esta manera:

Las reglas de la Haya limitan la obligación del armador en cuanto a la navegabilidad "due diligence",

(3) HECTOR A. SCHULDREICH TALLEDA; Derecho de la Navegación; Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, Buenos Aires; 1963, Cuarta Edición; Página 427.

Elas reconocen la exoneración de las faltas náuticas comprendidas las de dirección, y excluyen la exoneración por las faltas comerciales. Ellas prohíben las cláusulas de -- no responsabilidad por marcas y números y aquellas del género "que dice ser", peso desconocido", etc., salvo en -- este último caso, por los cargamentos en conjunto. Ellas constituyen una prescripción especial. Ellas no permiten al armador limitar su responsabilidad a menos de 100 libras por bulto. En fin, en las resoluciones que las preceden; ellas recomiendan el empleo de conocimientos "recibidos para embarque" todas las veces que sea necesario.

Las obligaciones del armador, en el que se refiere a poner en estado de navegabilidad el navío, son definidas muy precisamente por el artículo 3o. de las Reglas de la Haya; que dice: " el transportador estará obligado -- antes y al comienzo del viaje a ejercer una diligencia razonable para:

- a).- Poner el navío en estado de navegabilidad:
- b).- Armar, equipar y aprovisionar convenientemente el navío;
- c).- Apropiar y poner en perfecto estado para la recepción, transporte y conservación de las mercaderías, las calas, cámaras frías y todas las demás partes del navío donde las mercaderías son cargadas.

LA CONVENCION INTERNACIONAL DE BRUSELAS 1924

La Convención de Bruselas de 1924, para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos "todo documento similar que constituya título para el trans--

porte de las mercancías por mar" es indudable que el único delivery order que puede tenerse por "documento similar" al conocimiento es propio por el carácter representativo del cargamento (4).

La principal obligación exigida por el Convenio de Bruselas en la navegabilidad del buque, no siendo responsable el armador de la navegación negligente.

Limitación.- Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías, o que afecten éstos por cantidad mayor de 100 libras por bulto, o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento.

Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituirá una presunción, salvo prueba en contrario pero no obligará al portador, que podrá impugnarla.

El sin número de cláusulas que limitan la responsabilidad insertada en los conocimientos de embarque que se rigen por el Convenio de Bruselas, no hace más que incorporar las disposiciones del convenio al Conocimiento de embarque, añadiendo que todas las condiciones y estipulaciones del conocimiento que se hallen en contra del convenio o de cada legislación nacional que lo incorpore, son

(4).- ALBERTO DIEZ MIERES: Derecho de la Navegación; Tomo I; Editorial Macchi; Paraguay Buenos Aires 1954. -- Página 277.

nulas. (5).

El artículo 4, párrafo IV, del Convenio de Bruselas para la unificación de reglas en materia de conocimientos, prescribe que ningún cambio de ruta para salvar o intentar salvamento o vidas o bienes en el mar, ni ningún -- cambio de ruta razonable será considerado como una infracción del presente Convenio o del contrato, y el portador -- no será responsable de ninguna pérdida o daño de ello resulte (6).

Exoneración.- De acuerdo con el artículo 20. del Convenio de Bruselas de el 25 de Agosto de 1924, el propietario del buque no será responsable por la pérdida o daño que resulte o provenga: de un acto u omisión del cargador -- o propietario de las mercancías o de su agente o representante.

De su disminución en volumen, peso o de cualquiera otra pérdida o daño resultante de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.

De cualquier otra causa que no proceda de hecho -- o de falta del armador, o de hecho o de falta de los agen-

(5).-- JOSE MARIA GARIBI UNDABARRENA: Doctor en Derecho; -- Derecho Marítimo Práctico; Editado por la Oficina Marítima; Ruiz de Alarcón 25; Madrid 1958; Página 100.

(6).-- JOSE MARIA GARIBI UNDABARRENA: Derecho Marítimo Práctico; Editado por la Oficina Central Marítima, Ruiz de Alarcón 25, Madrid 1958, Página 155.

tes o encargados del armador; pero las costas de la prueba corresponderán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y ella corresponderá a demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hechos del armador, ni por falta o hechos de los agentes encargados del armador (7).

D).- MODALIDADES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El conocimiento delivery order (orden de entrega), supongamos que un propietario de un conocimiento de embarque intenta fraccionar la mercancía cuando el buque ya ha partido. En este caso el propietario solo cuenta con un conocimiento de embarque. Que es el título representativo de la carga. La carga se ha negociado fraccionadamente, pero el conocimiento naturalmente es indivisible y no puede ser endosado fácilmente a cada interesado. Entonces ese propietario titular del conocimiento emite órdenes escritas, dadas al capitán o al consignatario de la carga para que haga entrega de la parte correspondiente a cada titular de estas ordenes escritas, dadas al capitán o al consignatario de la carga para que haga entrega de la parte correspondiente a cada titular de estas ordenes. Estos documentos que se conocen con el nombre de delivery orders los envía el vendedor a los compradores o adquirentes de derechos sobre la carga pero aquel retiene para sí el conocimiento. Los delivery orders se extienden a la orden de los beneficiarios, quienes pueden así endosarlos a fa--

(7).- JOSE MARIA GARIBI UNDABARRENA: Derecho Marítimo Práctico. Editado por la Oficina Central Marítima, Ruiz de Alarcón 25, Madrid 1958, Página 47.

vor de los sucesivos compradores de esos lotes en los bancos. (8)

Al observar este capítulo y a través de las diferentes épocas ya expuestas vemos que los títulos de crédito son un medio económico de circulación, de transmisión de valores, (en su origen), no los creó la ley, nacieron impuestos por las exigencias de la comunidad mercantil y el comercio les dio vida.

(8).-- Alberto Diez Mieres. Derecho de la Navegación. Tomo I. Librería Ed. Macchi Hnos. Paraguay, Buenos Aires-1954, Página 273.

C A P I T U L O I I

CARACTERISTICAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

- a) INCORPORACION
- b) LEGITIMACION
- p) LITERALIDAD
- d) AUTONOMIA
- e) REPRESENTACION

CARACTERISTICAS DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

"En la historia moderna de la vida jurídico comercial, uno de los fenómenos de mayor importancia es el nacimiento y desarrollo de esa gran categoría de cosas mercantiles que son los títulos de crédito" (9).

El hombre no descansa en su afán de progreso y -- descubre un día que es posible también la circulación del crédito, además de la circulación de los bienes y de los metales. Se inicia la era de la representación quirográfrica de los valores, sobre la idea de que algunos documentos pueden consignar compromisos económicos susceptibles de entrar en la circulación, como han entrado las mercancías y las monedas metálicas.

Así aparecen en la historia del comercio y del derecho las instituciones de crédito, que por las necesidades del cambio se vieron precisadas a manejar valores no -- en forma material, sino en documento que la representara.

"Los títulos de crédito, son un medio económico -- de circulación, de transmisión de valores; no los creó la ley, nacieron impuestos por las exigencias de la comunidad mercantil; el comercio les dió vida" (10).

(9).-- RAUL CERVANTES AHUMADA: Título y Operaciones de Crédito; Edición Herrero, S.S. Sexta 1969, Página 7

(10).-- AGUSTIN VICENTE Y GELLA; Lds Títulos de Crédito, Segunda Edición, Zaragoza 1942, Página 169.

La economía reclama un medio cada día más eficaz, de circulación de los bienes, rápido, eficaz, seguro, los hombres idearon el título de crédito, la ley formuló por mas y modeló la institución.

Apareció en la edad media la LETRA DE CAMBIO con este nombre apoyada en el contrato de cambio, trayecticio, cambio de dinero de una plaza a otra; documento que no tenía explicación en abstracto sino como directa y obligada consecuencia de un previo contrato de cambio.

Esta fase histórica en que la letra de cambio nació como medio de prueba y ejecución de un contrato específico "el contrato de cambio", que tenía por objeto el transporte de dinero de un lugar a otro (cambio trayecticio), nos dice Salandra (11), ha sido superada, y el uso de el título se ha venido generalizado hasta ser hoy considerado como una forma que puede asumir cualquier crédito de numerario derivado de las causas más variadas, civiles o comerciales. Los demás documentos cambiarios o títulos de crédito van apareciendo muy posteriormente.

Gracias a los títulos de crédito, el mundo moderno puede movilizar sus riquezas, con ellos se consigue vencer tiempo y espacio transportando con la mayor facilidad, representados en esos títulos; bienes distantes y materializados en el presente las posibles riquezas futuras (12).

(11).-- VISTORIO SALANDRA; Curso de Derecho Mercantil; Traducción de Jorge Barrera Graf; Editorial Jus; México 1951, Página 213.

(12).-- TULLIO ASCARELLI; Teoría General de los Títulos de Crédito; Traducción de René Cachezux S. Editorial Jus; México 1947, Página 3.

Los títulos de crédito, a los cuales dan origen - los negocios, constituyen una masa superpuesta a las cosas; una masa que circula con leyes propias sobre el inmenso cúmulo de cosas muebles e inmuebles, que forman la riqueza social. Nos encontramos en una fase económica en que la riqueza tiende cada vez más a hacerse representar por títulos de crédito y a circular jurídica y económicamente por medio de los mismos, creando, sobre la circulación de las cosas muebles e inmuebles, una circulación de papel sometida a las propias leyes y a sus propias crisis (13).

El sistema jurídico, que regula la circulación fácil de los títulos de crédito con sencillez y seguridad, favorece poderosamente la formación del ahorro y su empleo es útil en el comercio, en las industrias y en las sombras públicas (14).

El desarrollo histórico de los documentos que hoy se clasifican como título de crédito, demuestra en su origen que apenas han sido documentos probatorios. En ese orden, al documento probatorio sucede el negocio declarativo y el documento constitutivo de éste, al negocio declara

(13).- CESAR VIVANTE; Tratado de Derecho Mercantil; Primera Edición; Volumen I, Traducción de César Silió Belena; Madrid 1932, Quinta Edición Italiana Página 135 y 136.

(14).- CESAR VIVANTE; Tratado de Derecho Mercantil: Primera Edición; Volumen I, Traducción de Cesar Silió Belena; Madrid 1932. Quinta Edición Italiana Página - 135 y 136.

rativo al abstracto, nos dice Ascerelli (15).

En los mismos términos se expresa Mossa (16) al decirnos que los títulos de crédito pudieron haber sido -- en sus orígenes simplemente títulos probatorios, o menos -- documentos dispositivos; pero el correr del tiempo, el desarrollo del tráfico, le han infiltrado corriente, lo han dotado de virtudes jurídicas seguras; han amalgamado en sí la cosa y la relación jurídica, el derecho y la obligación, han realizado en una palabra, la novedad jurídica comprendida bajo el nombre "TITULO DE CREDITO".

Esta denominación: título de crédito, que se debe a la doctrina italiana, no solo inquieta a nuestros juristas, sino que es criticada por varios mercantilistas de -- otros países por considerarla incorrecta, por no expresar el auténtico contenido que la ley le quiere dar.

Para substituir la denominación de Título de Crédito, se han propuesto diferentes tecnicismos, entre los -- cuales el más afortunado ha sido el de "Título Valor". Ascerelli (17) al hablar sobre la propiedad de expresión, --

(15).-- CESAR VIVANTE; Tratado de Derecho Mercantil; Primera Edición; Volumen I, Traducción de Cesar Silió Belana: Madrid, 1932, Quinta Edición Italiana, página-- 28

(16).-- LORENZO MOSSA; Derecho Mercantil; Segunda parte traducción de Tena, Buenos Aires, 1940, página 386

(17).-- TULLIO ASCERELLI; Teoría General de los Títulos de Crédito; traducción de René Cachezux S. Editorial -- Jus, México 1947, página 25.

dice: que sería preferible substituir la de título de Crédito por la de título valor o por la de "TITULO NEGOCIABLE" y hablar de una teoría general de los títulos negociables.

Al referirnos a los títulos de crédito, tenemos - que citar a aquellos tratadistas que en una como en otra - forma han contribuido a la construcción de estos documen- - tos.

Desde luego surge la figura de Savigny (18) que - aportó la idea de la incorporación del derecho al documen- to, vocablo que ha tenido grande y merecida fortuna; Bru- mer y Jacobi que agregaron como elementos de los títulos - de crédito la literalidad y legitimación respectivamente.

Una de las aportaciones más importantes de la --- Doctrina Italiana es la de Vivante que introdujo el térmi- no "autonomía".

A continuación trataremos de precisar cuales son - las peculiaridades de esos elementos que constituyen la fi- sonomía especial de estos documentos crediticios.

Como el papel es el instrumento necesario para el ejercicio y la transmisión del crédito, así en el lengua- - je común el título de crédito se considera como una cosa - (19).

(18).- JOAQUIN RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ; Curso de Derecho Mer- cantil; Tomo I, 2a. Edición Editorial Porrúa 1952,- página 251 y 252

(19).- CESAR VIVANTE; Tratado de Derecho Mercantil; Traduc- ción Española de la 5a. Edición Italiana, Página - 114. Madrid 1936.

Los títulos de crédito son "DOCUMENTOS" pero de una categoría especial. La palabra documento viene de la voz latina DOCERE (enseñar), en orden general, tanto vale decir que se trata de una demostración objetiva, material, tangible de un hecho (20).

Los títulos de crédito son papeles o documentos que llevan en sí un valor económico y jurídico, porque el papel contiene un derecho real, o de participación social, o expresa una obligación o promesa y rigurosa (21).

El título de crédito "materiliza", por decirlo así, en una cosa material (que es el documento), algo que es inmaterial por esencia (el derecho y la obligación y que constituye el objeto de la relación jurídica precisamente (22).

(20).- ROBERTO ESTEVA RUIZ; Los Títulos de Crédito en el Derecho Mexicano, 1938, página 157

(21).- LORENZO MOSSA; Derecho Mercantil, Traducción de Felipe J. Tena, Buenos Aires 1940; página 385

(22).- ROBERTO ESTEVA RUIZ; Los Títulos de Créditos en el Derecho Mexicano; página 115; 1938 (año).

A.- INCORPORACION.

Para poder invocar el derecho se hace indispensable "tener" el título que lo establece; el artículo 5o. de la Ley General de Título y Operaciones de Crédito, dice:.. "documento necesario para ejercitar el derecho literal en él consignado"; así pues, sin el título no podrá reclamarse ni exigirse el derecho, y por ello también, cuando se paga un título debe "rescatarlo" el deudor porque en esa forma aniquila el derecho privado del documento al acreedor, lo incapacita para reclamarle después el derecho respectivo.

Resulta, así el título, un portador del derecho-- gráficamente estampado sobre él, es decir, el derecho se encuentra incorporado en la letra del documento.

Para Tena (23) el concepto de incorporación consiste en el consorcio indisoluble del título con el derecho que representa, es la característica fundamental. Entre derecho y el título existe una cópula necesaria.

La razón de poseer el derecho es el hecho de poseer el título; de ahí la expresión de Lorenzo Mossa (24): "POSED PORQUE POSED", esto es, se posee el derecho porque se posee el Título.

(23).- FELIPE DE J. TENA; Derecho Mercantil Mexicano; Tomo I; Editorial Porrúa México 1954, página 19.

(24).- LORENZO MOSSA; Derecho Mercantil; traducción de Felipe J. Tena; Buenos Aires 1940. página 366

Significa la incorporación para Vicente y Gella - (25), que el derecho o prestación prometida se ha materializado en el papel en que consta incorporado al mismo, de modo que documento y crédito son jurídicamente inseparables, estén unidos en tales términos que el derecho no puede existir sin el documento, ni hacerse efectivo, ni transmitirse a tercera persona.

Como dice acertadamente Garrigues (26), la posesión del título es "Conditio sine qua non", condición indispensable, para el ejercicio y la transmisión del derecho.

Para Vivante (27), el concepto jurídico preciso y limitado con el que debe substituirse la expresión vulgar por la cual se afirma que el derecho está incorporado en el título, es que el título es el documento necesario para ejercitar el derecho, porque en tanto el título existe el acreedor debe exhibirlo para ejercitar cualquier de-

(25).- AGUSTIN VICENTE Y GELLA; Los Títulos de Créditos; - 1942; Segunda Edición, página 357.

(26).- JOAQUIN GARRIGUES; Curso de Derecho Mercantil; Tomo I, 1936, página 490.

(27).- "He tenido que combatir más de una vez estas frases superficiales que nacidas intuitivamente de la configuración material de una relación jurídica, fueron acogidas por los juristas como una regla de derecho sin advertir su esterilidad dogmática, CESAR VIVANTE; Tratado de Derecho Mercantil. 1a. Edición Volumen I, Traducción de Cesar Silio Berna, Madrid 1932, página 136.

recho tanto principal como accesorio de los que en él se contiene, no pudiendo realizarse ninguna modificación en los efectos del título sin hacerlas constar en el mismo -- (28).

A pesar de que el tecnicismo es criticado por el maestro italiano, como expresión fácil y vulgar, resulta de gran utilidad para explicar (aunque sea en forma figurada, ya que la imagen de la incorporación no es equivalente a un concepto riguroso) el fenómeno que la doctrina conoce con el nombre "Incorporación", dándose a entender con ella sin mayores explicaciones, esa indisoluble unión que existe entre el documento y el derecho en el consignado.

La base para fundar la incorporación del derecho al documento en los títulos de crédito en la Ley Mexicana, en el Artículo 5o. que se refiere al "... derecho literal que en ellos se consigna", "en donde se refleja la -- compenetración íntima entre derecho y documento".

El artículo 17 de la misma Ley General de Título y Operaciones de Crédito, dice que ".... el tenedor de un título tiene la obligación de exhibirlo para ejercitar el derecho que en él se consigna". De esto se deduce claramente, que el derecho está incorporado al título en tal forma, que el ejercicio del derecho está condicionado a la tenencia del documento y el derecho no es sino un accesorio del propio documento.

(28).-- CESAR VIVANTE; Tratado de Derecho Mercantil; 1a. -- Edición, Volumen I, Traducción de Cesar Silió Berna Madrid 1932, página 12.

Y tratándose del Conocimiento de Embarque en virtud de ser también un título representativo, es decir un título de crédito, la incorporación en el mismo, se encuentra manifiesta en tanto que el destinatario, para hacer cualquier derecho o acción con carácter de porteador ó tercero necesariamente como condición indispensable debe exhibir como documento fundatorio de su acción el Conocimiento de Embarque; de aquí se deriva que es en estricto criterio jurídico un título de crédito.

b).- LEGITIMACION

El concepto de LEGITIMACION consiste en la posibilidad de que se ejercite el derecho por el tenedor, aún cuando no sea en realidad el titular jurídico del derecho conforme las normas del derecho común; equivale por consiguiente, a un abandono de cualquier investigación que pudiera realizarse sobre la pertenencia del derecho (29).

El principal efecto de la legitimación es que, para ejercitar el derecho contenido en el título es necesario siempre exhibir el documento.

Para el maestro Esteva Ruiz (30), el índice de la legitimación es la posesión del documento (si se trata de títulos al portador) en ocasiones complementada con la cadena ininterrumpida de endosos sucesivos (en los títulos -

(29).- JOAQUIN RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ; Curso de Derecho Mercantil; Tomo II; Editorial Porrúa 1952; página 256.

(30).- ROBERTO ESTEVA RUIZ; Los Títulos de Crédito en el Derecho Mexicano; 1938; página 85 y siguientes.

nominativos) y que el deudor al pagar a quien aparece como legal poseedor de título se legitima.

En el derecho privado, el medio más frecuente de legitimación se constituye por la posesión de un documento. El poseedor de determinado documento, vale como legitimado, esto es, como titular del derecho, como en los documentos al portador la simple posesión legitima al tenedor como titular del derecho, y en que en un caso concreto posea el título, se considerará como titular. No siempre basta simple posesión, frente a ciertos documentos a veces se exige determinados requisitos, como en los documentos a la orden y nominativos, solamente se legitima como titular del derecho, el poseedor que lo sea en virtud de una serie regular de endosos o que también se encuentra inscrito en los libros del deudor (31).

En relación al Conocimiento de Embarque este es siempre un título de crédito nominativo toda vez que se consigna el nombre del destinatario y será únicamente él o su endosante o endosatario quienes podrán hacer valer los derechos que deriven del conocimiento de Embarque, y quien deberá exhibir el documento base de su acción; Es decir la legitimación en los conocimientos de embarques como titular de crédito consiste en la tenencia material del documento.

(31).- TULLIO ASCARELLI; Teoría General de los Títulos de Crédito; Traducción de Rene Cacheaux; Páginas 216 - y 217; Editorial Jus; México 1947.

c).- LITERALIDAD

Viene de la expresión "LITERAL" del latín LITERA (letra) lo que desde luego da la idea de escritura, como en efecto el derecho contenido en los títulos de crédito debe constar por escrito y no de otra forma en el documento, y viene a mayor abundamiento, a dar la medida, el alcance la magnitud, la fuerza y contenido del derecho constante en el título de crédito; de manera que en esos documentos no pueden faltar los requisitos esenciales exigidos por la ley.

Los efectos jurídicos de la literalidad no son los que los particulares entiendan o quieran, sino justamente los que la ley sobre la materia tiene pre-establecidos. El derecho se medirá en su extensión y demás circunstancias por la letra del documento, funciona en el sentido de que el contenido y la extensión del crédito incorporado en el título, se miden por la letra del mismo título, por lo que diga literalmente el texto del documento (32).

El derecho de estar expresado en el documento para que éste sea de crédito. Hay por lo tanto una íntima correlación entre la literalidad del derecho y la naturaleza del título (33).

(32).- TULLIO ASCARELLI; Teoría General de los Títulos de Crédito; Traducción de René Cacheaux S. Editorial Jus, México, 1947. página 50.

(33).- EDUARDO PALLERES; Títulos de Crédito en General; Ediciones Botas; México 1952; página 24.

El derecho literal es, a criterio del maestro Esteva Ruiz (34), "un ámbito de posibilidades jurídicas" determinado por el tenedor de la escritura que lleva el título de crédito y que funciona como índice y señal de "abstracción totalitaria", no solamente con respecto al negocio causal de donde el título derive, sino con respecto a todo acto o relación que, aunque en otro punto de vista pudieran afectar la situación que el documento establezca, sean exteriores a las inserciones y anotaciones que éste lleve.

Ascarelli (35), señala como antecedente histórico de la literalidad "los documentos confesorios" que existieron en las ciudades italianas en la Edad Media, que eran ejecutivos por contener una confesión, y dice, que el derecho derivado del título es literal en el sentido de que en cuanto a la extensión a su contenido y a las modalidades de ese derecho es decisivo exclusivamente el tenedor del título.

Se dice que el derecho expresado en el título es literal; porque su existencia se regula a tenor del documento (36).

(34).- ROBERTO ESTEVA RUIZ; Los Títulos de Crédito en el Derecho Mexicano; 1938; página 113.

(35).- TULLIO ASCARELLI.- Teoría General de los Títulos de Crédito; Traducción de René Cacheaux; página 50.

(36).- CESAR VIVANTE; Tratado de Derecho Mercantil; Volumen III; Traducción de M. Cabeza y Anido, 1a. Edición, Madrid 1936, página 136.

Los títulos de crédito son expresivos de una deuda, de una prestación de una obligación que se hace constar por escrito; esto es de todo substancial al concepto.- El objeto de dicha obligación es precisamente lo que el "papel", lo que el documento consigna.

La medida de la deuda, sus modalidades todas, sólo ha de sujetarse en principio, al tenor del título mismo para hacer efectivo su derecho. De aquí se deriva esta característica esencial de la institución: que es objeto de nuestro estudio: la literalidad (37).

Ya que el conocimiento de embarque la literalidad consiste en que las obligaciones y derechos tanto del porteador y el destinatario se encuentran enumerados en el clausulado del propio documento, y no podrán hacer valer acción extraña al mismo toda vez que las cláusulas del conocimiento de embarque deben de sujetarse a las disposiciones respectivas de la ley de la materia ya que en caso contrario resultaría inexistente.

d).- AUTONOMIA

Al examinar el artículo 50. de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, notamos que la Comisión Redactora del Código de Comercio, incluye en el proyecto la nota de "AUTONOMIA" que le habían suprimido, por considerarla como esencial al concepto de título de crédito, --

(37).- AGUSTIN VICENTE Y GELLA; Los Títulos de Créditos; - 2a. Edición; Zaragoza 1942; página 25.

quedando por lo tanto en los términos que Vivante (38) define a estos documentos.

Nos dice que el derecho es autónomo, por que el poseedor de buena fé ejercita un derecho propio que no puede ser restringido o destruido en virtud de las relaciones existentes entre los anteriores poseedores y el deudor.

Implica la autonomía que el titular del crédito - en él consignado, lo ejecuta con independencia de las relaciones que hayan podido mediar sus precedentes poseedores y el deudor (39).

Salandra (40), al referirse a este punto dice: — conectada estrechamente con la literalidad del derecho está su autonomía, que es su consecuencia. Puesto que el derecho adquirido en la circulación del título se adquiere tal como resulta de éste, se le considera autónomo como si hubiere nacido por primera vez en dicho texto, a favor del adquirente y en virtud de una relación directa con el emittente. La autonomía del derecho no nace desde el primer momento en que el título es redactado o emitido, se verifica solamente después de que se pone en circulación el título. Más bien, se debe considerar que se convierte en autónomo sólo después de su entrada en circulación, para —

(38).— CÉSAR VIVANTE.— Tratado de Derecho Mercantil. Traducción de Cesar Silió Belena; Madrid 1932, pág 136

(39).— AGUSTIN IVENTE Y GELLA; Los Títulos de Créditos; Segunda Edición, Zaragoza 1942; página 357.

(40).— VICTTORIO SALANDRA; Curso de Derecho Mercantil; Traducción de Jorge Barrera Graf, Editorial Jus México-1951, página 137.

proteger a los adquirentes sucesivos, en cuanto sean de buena fé.

Autonomía viene así, a significar que el adquirente de un título recibe un derecho nuevo, originario, no derivado, de modo que no le son oponibles las excepciones que se hubieren podido invocar a su antecesor (41).

De lo anteriormente expuesto se deduce, que el derecho es autónomo, porque todo poseedor de buena fe adquiere un derecho propio que no puede verse limitado o destruido por las relaciones existentes entre el obligado en el título y los demás tomadores; quiere esto decir, que el derecho de cada persona que va adquiriendo el documento es un derecho independiente del derecho, que tenía quien le transmitió el título.

En nuestro derecho la afirmación básica de la autonomía como nota característica y esencial de los títulos de crédito, la podemos encontrar en la fracción XI, del artículo 8, de la Ley General de Título y Operaciones de Crédito (42).

Por lo que respecta al título de Crédito, conocimiento de embarque, el tenedor del mismo puede ejercer el derecho consignado en el documento con total independencia

(41).- JOAQUIN RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ; Documentación Mercantil; Editorial Jus; México 1946; página 258.

(42).- Artículo 8o. contra las acciones derivadas de un título de crédito sólo pueden oponerse las siguientes excepciones y defensas. Fracción XI: Las personales que tenga el demandado contra el actor.

cia de los poseedores anteriores, y ajeno a cualquier — acuerdo ó convenio, siempre que no este consignado el documento referido.

5).- REPRESENTACION

En el caso de que una persona haya sido autorizada por otra para actuar como su representante cambiariamente y ésta dejare hacer constar en la letra su carácter, es evidente que el representado no quedará obligado por la -- ausencia de su nombre en el documento.

Si el que afirma en una letra alegando su carácter de representante y alegar en falso ya que carece de poder de la persona en cuyo nombre actúa, tenemos, el caso de inexistencia de la representación regulado en el artículo 10 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, con arreglo a este precepto..." el que acepte, certifique, otorgue gire, emita, endose o por cualquier otro concepto suscriba un título de crédito en nombre de otro.... sin facultades legales para hacerlos, se obliga personalmente, como si hubiera obrado en nombre propio, y si paga adquiere los mismos derechos que corresponderían al representante aparente". Este precepto es lógica consecuencia de los principios en materia de representación y solo debe hacerse observar que la expresión "representado aparente" está empleada en un sentido impropio, ya que no puede hablarse en este caso de apariencia de representación (43).

(43).- TULLIO ASCARELLI; Derecho Mercantil: Porrúa Hermanos S.A. Edición página 530.

EL TITULO REPRESENTATIVO.- Es una de las instituciones más importantes del derecho mercantil, y uno de los procedimientos de mayor importancia adoptados por el comercio moderno para la circulación de los bienes. A simple vista se apercibe que una trasmisión material reiterada -- de ciertas mercancías sería punto menos que imposible. Varios miles de toneladas de carbón o de trigo, no pueden pasar de una a otra mano todos los días, ni hay términos hábiles para que el vendedor las entregue inmediatamente a su comprador; a veces la entrega de ciertas mercancías es imposible, no ya por su volumen o cantidad sino por que el vendedor no las tiene en su poder, por ejemplo por haber llegado el barco que las conduce, o el ferrocarril que las transporta. En todos estos casos el propietario de tales mercancías que por una u otra causa no las tiene consigo, -- posee, sin embargo, un documento acreditativo de que le pertenecen.

El depositario que recibe varias toneladas de trigo en sus almacenes generales, el fletante que lo ha embarcado a bordo para su traslado de uno a otro punto, la empresa ferroviaria que se ha encargado de su conducción, -- han entregado al depositante o cargador un escrito aseverando haber recibido dicha mercancía que habrá de devolverle a su tiempo y mediante la presentación del mencionado documento. Nada impide entonces que el título así extendido REPRESENTE a los mismos efectos depositados, que quién lo tenga en su poder se considere que posee materialmente las cosas a que se refiere, que quien adquiere la propiedad de dicho documento adquiere ipso iure la propiedad de las mercancías que presenta, que aquel a quien entregue en prenda el título en cuestión se considere acreedor pignoraticio sobre los mismos efectos depositados, y--

en definitiva que el documento extendido por quien tiene - bajo su custodia por uno u otro título las mercancías que se trata sea la representación de éstas, y el medio de circulación de las mismas mediante la transmisión del título - citado. Se trata de una verdadera ficción, necesaria para facilitar la tradición de objetos materiales cuya entrega efectiva sería muchas veces absolutamente imposible.

La 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 esto que quien posee uno de los expresados, se entiende que tiene - la plena posesión 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, artículos o mercancías que motivaron la -- emisión de aquellos.

La esencia del título representativo radica, pues, en definitiva en el "pleno dominio". El documento se considera como si fuese la misma mercancía, y su transmisión o - entrega, produce los mismos efectos que si esta última hu-- biese materialmente entregado (44).

(44).-- AGUSTIN VICENTE Y GELLA; Los Títulos de Crédito en la Doctrina y el Derecho Positivo; Zaragoza 1942;- Segunda Edición; página 164.

C A P I T U L O I I I

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO POSITIVO LOCAL E INTERNACIONAL.

- A).-- ESTUDIO DE LOS PROYECTOS MEXICANOS.
- B).-- ALGUNAS CONSIDERACIONES A LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIOS MARITIMOS.
- C).-- PROYECTO MARITIMO CENTROAMERICANO
- D).-- PROYECTO DEL NUEVO CODIGO DE COMERCIO.

A).- ESTUDIO DE LOS PROYECTOS MEXICANOS.

CODIGO DE COMERCIO DE 1854 (45).

En 1854, se promulgó el primer Código de Comercio para la República Mexicana cuyo autor fué Don Teodoro de Lares, Ministro de Justicia en el régimen de Antonio López de Santa Anna; dicho documento estuvo influenciado por el Código de Comercio Español en 1829, pero que en materia de Comercio Marítimo no tuvo mayor trascendencia, ya que se siguieron aplicando en este aspecto y hasta donde fue 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.

EL CODIGO DE COMERCIO DE 1884 (46).

Siguiendo un orden cronológico a 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 Código de 1884, un articulado referente al conocimiento de embarque, el cual siguió los lineamientos de las Ordenanzas, puesto que fueron el antecedente más inmediato del mencionado Código. Y en su articulado nos dice: que el cargador y el Capitán de la nave que recibe la carga no puede rehusar a entregarse mutuamente, como título de sus respectivas obligaciones y derechos, un conocimiento en que debía expresar-

(45) Código de Comercio de 1854.

(46) Código de Comercio de 1884.

el nombre, matrícula y porte del buque, el capitán y puerto de su domicilio, el puerto de la carga y el de la descarga iba a la orden. La calidad, cantidad, número de bultos y matcas de las mercaderías, el flete y la capa — contratos.

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.

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 o 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 documentos discordes tenían respectivamente este requisito, — se estaba a lo que probasen las partes.

El conocimiento podía extenderse a la orden, al portador o a favor de persona determinada o 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 mercancías 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.

El conocimiento que fuera expedido a la orden, al porteador ó que se extendía en favor de persona determinada, no podía variarse el destino de la mercancía 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 este valor del cargamento, ya que si no llegaba a un acuerdo sobre este requisito, no se le podía obligar a suscribir nuevos documentos para distinta consignación.

Los conocimientos de embarque cuya firma era reconocida legítimamente por el mismo que los suscribía, tenía fuerza ejecutiva en juicio 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. Además, el conocimiento era el documento necesario para apoyar alguna demanda, tanto del cargador como del capitán en relación con la carga que se hubiera entregado a éste, sin cuya presentación no se le daba entrada a la demanda.

Con la expedición y entrega del conocimiento, que daba 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 hubiera ido haciendo.

Finalmente, tenemos la disposición que al ser entregada la mercancía, había que devolverse al capitán, los conocimientos que había firmado, o al menos cualquiera de los ejemplares, en el cual se ponía en recibo de lo que hubiere entregado, teniendo que responder el consignatario - moroso, en dar este documento, al capitán, de los prejui-

cios que se le causaren por esta dilación.

Esta es, la reglamentación que sobre la figura -- del conocimiento de embarque, contenía el citado ordena-- miento que como se sabe fue una obra legislativa bastante efímera, ya que estuvo vigente muy corto tiempo: del quince de abril de 1884, al primero de enero de 1890, siendo -- este el segundo Código de Comercio en nuestro país.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL CODIGO DE 1887. (47)

El conocimiento de embarque o simplemente conocimiento como lo denomina el Código de Comercio de 1889, surgió del Contrato de Transporte Marítimo y daba derecho al consignatario 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 trataba el capitán y el cargador del buque, tenían la obligación de -- extender el conocimiento, 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 fuera nominativo;

(47) Código de Comercio, de 4 de junio de 1887, Editorial Información Aduanera de México 1950.

6.- La cantidad, calidad, número de los bultos y -
marcas de las mercaderías; y

7.- El flete y la capa contratadas.

El conocimiento podía expedirse al portador, a la orden o a nombre de persona determinada y debía firmarse - dentro de las 24 horas de recibida la carga a bordo, pu- diendo 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 de- bían 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 fuesen a la orden o al portador, se expresarán en - todos los ejemplares el destino de cada uno, consignado si era para el naviero, para el capitán, para el cargador o - para el consignatario.

Los conocimientos al portador destinados al con- signatario, 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 transfería el con conocimiento adquiría sobre las mercancías en él, todos los de rechos 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 des carga, obligándolo por tanto, a realizar el desembarco de- las mercancías y su depósito de un almacén, debía respon- der de los gastos de almacenaje y "demás que por ellos" se

originasen.

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, o pena de responder del cargamento portador legítimo de estos (artículo 787).

Dentro de las disposiciones del capítulo VI, del título tercero (de los contratos especiales del comercio marítimo), 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 hubieran expedido anteriormente y resultasen del reconocimiento de la carga que se hallaba conforme a los mismos. Los gastos que se originaban por reconocimiento de la carga eran por cuenta del naviero, sin perjuicio, claro están 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 hechos 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 del recibo de las mercancías consignadas en el mismo. (artículo 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 la 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 (artículo 790).

B).- ALGUNAS CONSIDERACIONES A LA LEY DE NAVEGA--
CION Y COMERCIO MARITIMOS. (48)

Después de haber visto el contenido de nuestra -- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, es conveniente ha-- cer algunas consideraciones sobre ciertas disposiciones -- de la misma:

a).- Nos encontramos en el artículo 173, en su --- segundo párrafo, el cual nos dice: "en caso de que haya --- sido cargada, el fletador para poder rescindir el contra-- to antes de la salida del buque tendrá que devolver el co-- nocimiento de embarque y cubrir el importe del flete con-- venido, 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".

Cabía 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 de descarga de las mercaderías que ya han sido -- embarcadas en la nave, se están perjudicando intereses de -- terceros ó sea de los demás cargadores, no así del trans-- portador ya que él de todos modos percibe el pago del fle--

(48) Raul Cervantes Ahumada; Ley de Navegación y Comercios Marítimos; Editorial Herrero S.A. 1964.

te que se ha convenido. Pero observado 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 suceder que haya mercaderías que se descompongan -- con el retraso que ocasione el volver a descargar las mer-- derías, por lo tanto, sería conveniente que se regulara en -- nuestra ley, en una forma más precisa sobre quien recae -- la responsabilidad de los daños que se ocasione en estos -- retrasos, ya que además la ley le da ese derecho al carga-- dor de poder rescindir el contrato hasta antes de la sali-- da del buque, pagando el flete convenido y devolviendo el -- conocimiento de embarque, o debe entenderse que existe un -- clausulado al firmar el conocimiento, pero que la ley en -- este párrafo no lo dice.

b).- Otra de las legunas con que nos encontramos -- y que se debería de hacer una regulación también más clara -- localizada en el artículo 175, el que nos dice: "El trans-- portador será responsable de los daños o averías que su-- fran las mercancías y efectos, a menos que pruebe que se -- debieron a vicios ocultos de las cosas, a caso fortuito, -- a negligencia o a faltas náuticas de la tripulación, o a -- hechos o instrucciones del cargador, del consignatario, o -- del titular del conocimiento".

En este caso el transportador no es responsable -- de los daños o averías que sufran las mercancías por negli-- gencia o faltas náuticas de la tripulación, en este caso -- se supone que la tripulación es la responsable por los da-- ños causados, sin embargo, nuestra ley hace caso omiso en -- este caso; y las consecuencias son para el cargador, ya -- que con el simple hecho de que la agencia naviera o trans-- portador 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 este 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 anotado su acción, para repetir contra de la tripulación.

c).- Por último, en el artículo 185, fracción II, nos dice: "Se presumirá la falta de responsabilidad del portador. En caso de transporte de mercancías peligrosas, explosivas, corrosivas ó 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 párrafo del artículo mencionado encontramos que si las mercancías son peligrosas, explosivas corrosivas ó inflamables y que el cargador al embarcarlas no ha ya 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 por

drá depositarlas a disposición del cargador en el lugar -- que estime conveniente. Es necesario, pues, que se aclare esta situación en nuestra ley ya que pudiera presentar con fusiones. En lo particular creemos que si se deben de ti- rar las mercancías, ya que es culpa del cargador el no ser honesto en su declaración sobre la verdadera naturaleza de las mercaderías, las cuales pueden presentar un serio peli gro no sólo para las mercaderías que van en la nave, sino-- para la misma tripulación y, como consecuencia, sin ningun-- a responsabilidad para el transportador, debiendo ademas, pagar los gastos y daños que pudieran ocasionarse.

C).- PROYECTO MARITIMO CENTROAMERICANO (49).

Se creó el Proyecto para el Código Marítimo Cen-- troamericano; dentro de los programas de asistencia técnica de las Naciones Unidas, se formó una misión de asisten-- cia técnica en el cumplimiento de lo acordado, sobre la -- legislación marítima aprobada por el Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano el 26 de enero de 1956; la misión que conforme a los términos de la resolución, -- estaba encargada de preparar un proyecto de legislación -- portuaria y marítima uniforme y moderna para Centroamérica que quedó integrada por los señores Lovis Delaney, miem-- bro del Departamento de asuntos Económicos y Sociales de -- las Naciones Unidas; Raul Cervantes Ahumada, abogado pro-- fesor de Derecho Mercantil en la Universidad de México y --

(49) Raul Cervantes Ahumada.- Proyecto de Código Marítimo-- Uniforme para los países Centroamericanos; Naciones -- Unidas, Programa de Asistencia Técnica; Distribución-- Limitada; TAO/LAT/27; Original en español.

David S. Blanchard, miembro de la División Marítima de la Organización Internacional del Trabajo, colaboró con la misión en los aspectos portuarios el Señor Francois X. Le-Bougois, del Departamento de asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas.

La misión permaneció una semana en cada uno de los cinco países de Centroamerica del 28 de octubre al 3, de diciembre de 1956. En cada uno de estos países, celebró consultas con los gobiernos y con las personalidades interesadas en el transporte marítimo, a fin de obtener informes de primera mano sobre:

a).- La legislación marítima actualmente en vigor en cada uno de los países de Centroamerica.

b).- Las dificultades que estos países deben resolver y podrían estar reguladas por una legislación y una reglamentación convenientes.

Con base en las aportaciones individuales de los expertos, el Licenciado Raul Cervantes ahumada ha redactado un proyecto conciso de Código Marítimo Centroamericano.

En la exposición de motivos del proyecto, de interés para nuestro estudio sobresale el punto 1, de la Orientaciones Generales; al redactar el proyecto de Código Marítimo Uniforme para los cinco países Centroamericanos, se tuvo presente la especial configuración de los ordenamientos jurídicos de dichos países, y el anhelo, reiteradamente manifiesto, de pugnar por la unificación económica del Istmo Centroamericano. Asimismo, se estudiaron los antecedentes históricos y, siguiendo el especial desarrollo del Derecho Marítimo en el mundo, se procuró formular un orde-

namiento mercantil-marítimo que, a la vez de ajustar con la tradición y las características especiales de Centroamérica, fuese un ordenamiento moderno y acorde con los adelantos logrados por la ciencia del Derecho Marítimo Moderno.

2.- El Comercio Marítimo: La parte central del problema marítimo es, el problema de la navegación, o mejor dicho, de la explotación comercial del buque, para redactar el libro relativo al comercio marítimo, la comisión tomó en cuenta los resultados de la gira de estudio realizada por los países centroamericanos, los usos del mar, la jurisprudencia comparada, la más reputada doctrina jurídica, la legislación comparada sobre la materia, y algunos proyectos legislativos, como el del Código de Comercio Uniforme para los Estados Unidos de Norteamérica y el Código de Comercio Mexicano.

3.- El Fletamento: Tiene también una regulación bastante 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 limitar esa responsabilidad a una cantidad fija que resultaría inapropiado en países de moneda fluctuante y de valoración distinta), y se refirió el límite de la responsabilidad a un índice también fluctuante, como el salario. Igual sistema siguió en relación con la responsabilidad por daños al equipaje, sólo que refiriendo la limitación de la responsabilidad al valor del pasaje.

4.- Las compraventas marítimas: Considerando la importancia práctica de las compraventas marítimas y la gran elaboración doctrinal realizada en los últimos tiempos, así como las compilaciones de usos marítimos sobre

la materia, como la realizada por la cámara Internacional de Comercio conocida con el nombre de "Reglas de Viena", -- que van adquiriendo aplicación universal, el proyecto propone una reglamentación basada en los indicados antecedentes y proyectos legislativos como el mexicano y el norteamericano que antes citaron. Se consideró conveniente regular las principales obligaciones de las partes y fijar la situación de las mismas en relación con los contratos.

En el cuerpo del articulado del proyecto citado -- en contramos lo referido a la sección III, del Transporte de Cosas, Subsección I, del Transporte de cosas en General:

Artículo 21, El transporte de cosas podrá tener -- por objeto la capacidad de carga total o parcial del buque o el simple transporte de cosas determinadas, y podrá pactarse sobre buque específicamente designado o sobre nave -- indeterminada.

Artículo 22, El contrato de transporte de cosas -- deberá probarse por escrito y si el cargador lo exige, el portador, por si o por conducto del capitán, le expedirá -- un conocimiento de embarque, que deberá contener:

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

b).- El nombre y el domicilio del cargador, de la persona a cuya orden se expide el título, o la indicación de ser este el 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 embarque y demás circunstancias que sirven para su identificación;

e).- La indicación de los fletes y gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de ser de 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 trata se de transporte sobre nave designada;

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

Artículo 23.- Si las mercancías hubieran sido recibidas para su embarque, el conocimiento deberá contener, además:

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

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

c).- El plazo que se fijara para el embarque.

Artículo 24.- El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y, consiguientemente, toda negociación gravamen o embargo sobre ellas, deberán comprender el título mismo, para ser validos.

Artículo 25.- Serán a cargo del fletador los daños que resulten por faltade documentos necesarios para el tránsito de las mercancías, por inexactitud u omisión de las declaraciones que debió formular, por defectos del empaque y por vicios ocultos de las mercancías.

Artículo 26.- Mientras el consignatario no haya solicitado la entrega de las mercancías, el cargador podrá designar un nuevo consignatario mediante la devolución del conocimiento y el pago de los gastos que implique la expedición de uno nuevo.

Artículo 27.- El cargador podrá rescindir el contrato hasta 72 horas, antes de la salida del buque, si devuelve el conocimiento y paga la mitad del flete convenido.

Artículo 28.- Si el consignatario rehusare recibir las mercancías el porteador podrá depositarlas en lugar seguro, por cuenta del cargador ó, si se hubiere expedido conocimiento, del titular del mismo.

Podrá el porteador pedir al juez que autorice la venta por medio de corredor o de comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrir los créditos de transporte. El remanente en su caso, se depositaría en el juzgado a disposición del cargador o del destinatario.

Artículo 29.- El porteador será responsable de la pérdida total o parcial de los efectos transportados y de los daños que sufran por averías, 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 intrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento. Tales daños se calcularán

de acuerdo con el precio que hubieran tenido las cosas en el lugar y el tiempo que debieron ser entregadas.

Artículo 30.- Los daños a que se refiere el artículo anterior se calcularán de acuerdo con el precio que hubieran tenido las mercancías en el lugar y tiempo en que debieron ser entregadas.

Artículo 31.- Los porteadores podrán reducir su responsabilidad convencionalmente, siempre que ofrezcan una especial, con fletes más bajos que las tarifas ordinarias, y el cargador esté en posibilidad de optar entre una y otra tarifa.

Artículo 32.- En todo caso, el porteador responderá de su culpa.

Artículo 33.- El porteador deberá poner las cosas transportadas a disposición del consignatario, en el lugar y términos pactados.

Artículo 34.- Si el porteador lo solicitare, el consignatario deberá abrir y reconocer los bultos en el acto de su recepción, y si rehusare, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de dolo.

Artículo 35.- Las acciones por averías o pérdidas caducarán si dentro de los diez días siguientes a la entrega, no se presenta al porteador la reclamación correspondiente.

Artículo 36.- Si el remitente hubiere entregado mercancías que causen un flete superior al que corresponda a las declaradas, el porteador sólo responderá del valor declarado, y tendrá derecho a cobrar el flete completo.

Artículo 37.- Se presumirá la falta de responsabilidad del fletante:

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

b).- En casos de transporte de mercancías peligrosas, como explosivos, corrosivos y sustancias inflamables;

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

Artículo 38.- Se presumirá perdida la carga que no pueda entregarse dentro de los treinta días en que se debió hacer la entrega.

Artículo 39.- El porteador no responderá de pérdidas por mermas naturales.

Artículo 40.- Las acciones derivadas del contrato de transporte de cosas prescribirán en seis meses, contados a partir del día en que las mercancías debieron ser puestas a disposición del consignatario o tenedor del comcimiento.

Artículo 41.- Salvo pacto en contrario, reglamento o uso local, las mercancías transportadas en buque por entero o en compartimiento, serán entregadas al costado -- del buque.

Artículo 42.- El porteador será responsable de -- los daños que ocasione su inexacta declaración sobre la capacidad del buque o del compartimiento fletado.

Artículo 43.- El término de las estadías, salvo pacto, reglamento local o uso, deberá contarse a partir -- del momento en que se avisó al cargador o al destinatario -- que la nave estaba lista para ser cargada o descargada.

Artículo 45.- Para las estadías sólo se computa-- rán 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.

Artículo 46.- Transcurrido el término de las es-- tadías, 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 nú-- mero de días laborables que se haya comprendido en el tér-- mino de las estadías, y en él se computarán todos los días, incluso los feriados.

El pago de las sobrestadías será a cargo de los -- cargadores o consignatarios que las hubiesen ocasionado, y se computará según los usos y en su defecto, será igual -- al pago que se debiere por las estadías, más un veinticin-- co por ciento.

Las disposiciones de este artículo cederán ante -- pacto, reglamento local o uso en contrario.

Artículo 47.- Transcurridas las sobrestadías, el -- capitán podrá, salvo pacto contrario, zarpar sin la carga -- completa u ordenar la descarga de la mercancía que ya se -- hubiere cargado; o si se tratase de puerto de destino, or-- denar la descarga y depósito de los efectos transportados. En todo caso, podrá el capitán exigir el pago de los fle-- tes completos más los daños y perjuicios que se hubieran -- causado.

Artículo 48.- 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 desprendan del contrato.

Artículo 49.- Si el cargador no entregase la mercancía en los términos usuales, o pactados, el buque podrá zarpar y el cargador deberá pagar el flete completo.

Este proyecto debido a la inestabilidad política de los países Centroamericanos, no se ha convertido en Ley. Pero en su articulado podemos observar la enorme influencia en la Ley de Navegación y Comercios Marítimos, en vigor en nuestra República, de la cual, al iniciar el periodo presidencial, el Licenciado Adolfo López Materos, encomendó el Proyecto de Ley al Doctor Raul Cervantes Ahumada, Ley que fué sometida a consideración de el Congreso; y fué publicada en el Diario oficial, el 21 de Noviembre de 1963. (50).

d).- PROYECTO DEL NUEVO CODIGO DE COMERCIO.

Para seguir con el estudio del Conocimiento de Embarque, veremos unos artículos elaborados por el Doctor Raul Cervantes Ahumada, en su proyecto de Nuevo Código de Comercio:

En el capítulo V, del Transporte, en la Sección primera, de las disposiciones generales.

(50) RAUL CERVANTES AHUMADA.- Ley de Navegación y Comercios Marítimos; Editorial Herrero S.A. 1964, Página

Artículo 836.- Por el contrato de Transporte, el porteador se obliga mediante a una contraprestación a trasladar personas o cosas de un lugar a otro.

Artículo 837.- Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los transportes terrestres, marítimos, fluviales y aéreos.

En relación a estos dos artículos, tenemos el artículo 576, del Código de Comercio en vigor; en la cual nos dice: "El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil", por lo cual en el proyecto se suprime que el contrato es mercantil, en virtud de que esta en el propio Código de Comercio. Y además el nuevo proyecto agrega el contrato de transporte aéreo.

Artículo 838.- Las empresas de transporte estarán obligadas:

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

II.- 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.

III.- A prestar el servicio en el orden solicitado, salvo por razones de interés público evidentes o por motivos derivados de la naturaleza perecedera de las cosas. Al efecto, llevarán un registro de solicitudes.

En caso de alteración del orden de requerimiento, las empresas responderán de los daños y perjuicios que se causen.

En el artículo 590, del Código de Comercio en vigor, dice respecto al artículo que antecede "El porteador - está obligado", por lo cual en proyecto se observa que se agrega "Las empresas de transporte están obligadas".

Artículo 839.- El porteador asumirá las obligaciones y responsabilidades por la translación y custodia de - las cosas, aunque utilice los servicios de terceros.

Artículo 840.- Si en un contrato de transporte intervienen 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 del contrato.

Comentando este último artículo observamos que: - "si se pacta un transporte combinado, se expedirá un documento único y los porteadores serán solidariamente responsables de la ejecución del contrato"...Por lo cual en el artículo 577, del Código de Comercio en vigor en su segundo párrafo dice:... "El último porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario"..

Por la cual en el proyecto a los porteadores los hace solidariamente responsables.

Artículo 841.- Aunque el transporte combinado se iniciare o concluyere fuera del territorio de la República, los porteadores domiciliados en México solo responderán en los términos de las leyes mexicanas y ante los tribunales de la República.

Artículo totalmente nuevo en este Título, puesto que habla de la Radicación, y por lo consiguiente algo de procesal.

Artículo 842.- Las acciones derivadas del Contrato de transporte prescribirán en seis meses, contados apartir del término del viaje o de la fecha en que el pasajero o las cosas porteadas debieron llegar a su destino.

Sección Tercera, del Transporte de Cosas.

Artículo 853.- El cargador, junto con los efectos que sean objeto del Contrato, deberán entregar al porteador los documentos necesarios para el tránsito de la carga.

Está obligado, asimismo, indicar al porteador la dirección del destinatario, el lugar de la 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 pudiere realizar el transporte por diversos medios, precisará estos y la ruta que ha de seguirse.

Artículo 854.- El cargador o remitente soportará los daños que resulten de la falta de documentos, de la inexactitud u omisión de las declaraciones que debe formular y de los daños que prevengan de defectos ocultos del embalaje.

Artículo 857.- 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..

Artículo, en la cual a las cartas de porte y el Conocimiento de embarque le da el carácter de "Título de Crédito" carácter que el Código en vigor no lo menciona.

Artículo 858.- La carta de porte contendrá los siguientes requisitos:

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

II.- El número de orden de la carta de porte:

III.- La especificación de los bienes objeto del transporte, con la indicación de su naturaleza, calidad -- y demás circunstancias que sirven para identificarlos;

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

Artículo 863.- Quién asumiere el carácter de consignatario deberá recibir las cosas sin demora, siempre -- que reúnan las condiciones indicadas en la carta de porte.

Si la parte de los objetos estuvieren averiados, -- deberá recibir los que estén ilesos, siempre que, separados de los anteriores, no sufriesen grave disminución de su valor.

Referente a este último artículo mencionado, tiene la mención de... "siempre que, separados de los anteriores, no sufriesen grave disminución de su valor"... caso -- que no lo mencionara el artículo 595, del código en vigor.

Artículo 867.- Si el destinatario, o, en su caso, el tenedor de la carta de porte, no retirase la mercancía oportunamente, el porteador podrá hacer que se venda por medio de corredor, o en su defecto, por comerciante establecido en plaza.

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.

Artículo muy avanzado puesto que le da agilidad al comercio al eliminar:...."Si los efectos depositados en los almacenes de la empresa duresen en ellos el término -- que fijen sus reglamentos, y dentro de él nadie se presentare a reclamarlos, los pondrán a disposición de la autoridad judicial del lugar para que venda"... cita que se lo caliza en el artículo 603, del Código Penal en vigor.

C A P I T U L O I V

TRANSPORTE MARITIMO EN LA DOCTRINA

- A) .- EL TRANSPORTE MARITIMO EN LA LEGISLACION MEXICANA.
- B) .- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
- C) .- CLASIFICACION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE
- D) .- ACCIONES JURIDICAS DERIVADAS DEL CONOCIMIENTO.
- E) .- PRESCRIPCION.

CONCLUSIONES:

BIBLIOGRAFIA:

EL TRANSPORTE MARITIMO EN LA DOCTRINA

Se conoce la naturaleza del contrato de transporte marítimo de cosas, y su reglamentación en el derecho positivo, pero recurrimos en este tema a las opiniones de tratadistas, que a continuación se mencionan:

Gamechogicoechea y Alegría (51) nos dice: "que el lenguaje tradicional, viene designado el transporte marítimo de mercancías, con el nombre de Fletamento; las ordenanzas de Bilbao lo definen en estos términos: es un contrato que se hace entre el dueño, capitán o maestro de navío, y la persona o personas que intentan cargar mercancías y otras cosas en él, para su conducción de unos puertos a otros, pagando por el alquiler la cantidad o cantidades que se convinieren".

"La discrepancia de criterios (52), agrega el autor se debe en gran parte a que no tienen en cuenta las hondas transformaciones que ha sufrido el comercio marítimo, tanto en el orden técnico, como en el económico. Que si en un principio, iban los comerciantes a bordo con sus mercancías hoy no pisan la cubierta de un buque. Que si estas mercancías antes ocupaban todos los espacios del buque, hoy sería inconcebible tal cosa, por su gigantesca capacidad, salvo raras ocasiones. En fin la propulsión mecánica, los adelantos en todos los órdenes posibles, deben tenerse en cuenta para determinar, el carácter jurí-

(51) Francisco de Gamechogicoechea y Alegría; Tratado de Derecho Marítimo Español; Tomo V; Bilbao 1941; página 8.

(52) Francisco de Gamechogicoechea y Alegría; Tratado de Derecho Marítimo; Tomo V; Bilbao 1941; página 9 y 12.

dicó del contrato de fletamento. Toda vez que la tendencia de la doctrina se manifiesta en la mayoría de los autores, a considerar el fletamento como simple contrato de transporte".

Para Mezzera (53) "La tesis según la cual el contrato de fletamento, se reduciría a un arrendamiento de cosa (el buque) es seguramente la más antigua. Era afirmada por viejos comercialistas y civilistas. Esta opinión podría justificarse en épocas pasadas, en que la navegación se desarrollaba en condiciones precarias de seguridad y regularidad. Advirtiendo la ineficiencia de una equiparación total entre fletamento y arrendamiento, se sostuvo luego - que aquel podría analizarse en un arrendamiento de cosa -- mezclado con un arrendamiento de servicios.

La evolución de la doctrina lo lleva a sostener - en definitiva con leves variantes, que el contrato de fletamento se reduce a una variedad del transporte, y como -- éste se analiza en un arrendamiento de obra, en que el --- arrendador (fletante), se obliga a cumplir un transporte - determinado. Se trata por tanto, de un arrendamiento de - obra calificado por la finalidad del transporte; existe -- en él la promesa de un resultado que es lo que caracteriza al arrendamiento de obra. En esta forma viene a equiparse los conceptos de fletamento y transporte, suponiendo que - todo transporte por mar constituye un fletamento y que todo fletamento contiene implícitamente la obligación de verificar un transporte".

(53). Rodolfo Mezzera Alvarez; Curso de Derecho Marítimo; - Montevideo, 1946., página 241.

Para Ripert (54) el contrato de fletamento debe ser analizado como contrato de transporte. Lorenzo Mossa (55) sin entrar en detalle nos dice simplemente que el contrato de fletamento es el contrato de transporte marítimo.

A diferencia de los anteriores Vicente y Gella (56) hace una triple clasificación, o mejor dicho, ve tres figuras distintas y bien caracterizadas del contrato de transporte marítimo:

a).- El fletamento arrendamiento.

b).- El fletamento propiamente dicho.

c).- El fletamento- Transporte o simplemente transporte marítimo. Se le ha criticado a Vicente y Gella la clasificación que hace del contrato marítimo, en primer lugar, por la forma tan oscura y confusa con que trata de definirlos y después, porque las legislaciones positivas no encuentran semejante distinción y no suelen regularlo, de manera específica.

Para Bosch, (57) la naturaleza jurídica del contrato de transporte de carga (fletamento) se presenta también en tres aspectos distintos:

(54) Geoges Ripert; Tratado Elemental de Derecho Comercial Ed. Argentina Buenos Aires; 1954; página 508.

(55) Lorenzo Mossa; Derecho Mercantil; Traducción de J. Tena Buenos Aires 1940.

(56) Agustín Vicente y Gella; Derecho Comparado; Página - 237 y siguientes.

(57) FELIPE BOSCH: Derecho Comparado Marítimo; Primera Edición 1943; página 91 y 92

1.- El propietario pone un buque a disposición de otra persona que lo arma y enrola el personal (contrato de locación puro y simple).

2.- El propietario arma y equipa su buque que pone a disposición de otra persona encargada de explotarlo - (contrato de locación para el buque, sublocación de servicios para la tripulación).

3.- El propietario puede armarlo, equiparlo y explotarlo el mismo (contrato de transporte puro).

Las tesis unitarias que identifican los conceptos de fletamento y transporte, viendo en el fletamento una -- variedad del transporte; lo mismo que aquellos que hacen -- una triple clasificación del contrato de transporte marítimo de cosas, han merecido las críticas de algunos autores.

Brunetti, (58) refiriéndose principalmente a la -- primera de ellas, ha separado los dos conceptos, que la tesis unitaria ha tratado de identificar, afirmando que el -- fletamento y transporte marítimo son dos figuras que no se mueven paralelamente, antes bien divergentes en algún punto. Asimilar los dos conceptos implica confundir sus respectivas causas y excluir la posibilidad de un fletamento sin -- transporte, como sucede cuando es el fletador quien hace -- de empresario de transporte, con el buque que ha fletado.-- La causa del transporte se refiere exclusivamente a la protección de un resultado (el transporte), mientras que la -- causa del fletamento reside en el suministro de un conjunto de energías de trabajo (suministro de vehículo, servicios del personal de abordaje, etc.), merced a las cuales se

(58) Antonio Brunetti; Derecho Marítimo Privado; Tomo III; --
Página 80 y siguientes.

efectúan la navegación y los viajes convenidos.

Cree el autor que debe distinguirse entre fletamento y transporte por mar, según la voluntad de las partes contratantes y según la ley; la individualización del buque es esencial en el fletamento; se refiere a la estructura del contrato, y elemento espacio, al que corresponde la prestación típica del fletante que no encuentra paralelo en el simple transporte. La diversidad de funcionamiento del contrato de fletamento con el de transporte marítimo y las diferencias en cuanto a la estructura señalan el distinto proceso de formación.

Para Lorenzo de Benito (59) el fletamento tanto puede ser un contrato de transporte marítimo, como su contrato de arrendamiento. Será lo primero cuando se contrata el embarque y conducción de mercaderías en un determinado buque y para un determinado viaje, y será lo segundo — cuando se contrata la totalidad del buque por un tiempo — determinado y por un precio alzado, sin contratar especialmente, ni sobre la carga ni sobre el viaje o viajes que puede efectuar durante el mismo.

Según Bonnecase (60) el fletamento es un contrato que tiene por objeto la explotación del navío, sea que el propietario o el armador alquile el navío, u otro, sea que se comprometa mediante cierto precio, al transportar en este navío las mercancías por otro. El fletamento reconoce varias categorías del contrato, pero se reducen en su expresión la más general, al fletamento arrendamiento y al fletamento-transporte, cada una de estas formas encierran-

(59) Lorenzo de Benito; Manuel de Derecho Mercantil; Tomo II; Página 817.

(60) Julien Bonnecase; Tratté de Droit Commercial Maritime; paris 1923; página 546 y siguientes.

diversas variedades de fletamento.

Afirma el autor que el fletamento-arrendamiento y el fletamento-transporte se distinguen entre ellos en la medida donde se diferencian: el alquiler de cosas y el alquiler de servicios en derecho civil. El Fletamento-arrendamiento se efectúa principalmente todo al menos, sobre la nave y se vuelve al alquiler del navio. El fletamento-transporte tiene por objeto, si no exclusivamente, la utilización de los servicios del armador.

El mismo Bonnacase, dice: que el fletamento-arrendamiento comporta dos variedades, sirve para designar, en primer lugar, el contrato por el cual el propietario de un navio desatendiéndose del cuidado del armar, y de equipar, este navio lo da mediante un cierto precio, en uso temporal a un tercero que lo armará y equipará a su costa y lo pondrá en seguida a la navegación marítima según su grado. Pero así como ha sido indicado precedentemente, el fletamento-arrendamiento se presenta también bajo la forma de un contrato por el cual el propietario de un navio, después de haberlo armado y equipado lo da en alquiler para usarlo un tercero, que lo explota a su conveniencia y se transformará de golpe en armador. El fletamento de un navio no es uno de los hechos generadores de la calidad de armador no propietario por oposición del armador propietario. Como se puede notar, mientras que el fletamento de un navio no armado ni equipado se encuentra exclusivamente en presencia de un contrato marítimo efectuando sin duda sobre una cosa: el navio, en el arrendamiento de un navio armado y equipado no está, en presencia de un contrato marítimo llevando sin duda principalmente sobre servicios: los servicios del Capitán y de las gentes de la tripulación enrolados por él propietario del navio que así pone a la disposición del arrendador y fletador.

A).- EL TRANSPORTE MARITIMO EN LA LEGISLACION MEXICANA.

Su naturaleza Jurídica, en la legislación mexicana, el transporte en general (terrestre, marítimo y aéreo), tiene una reglamentación dispersa, y los preceptos legales que lo gobiernan los podemos encontrar en diversos códigos, decretos reglamentos y leyes especiales; sobre todo el marítimo, que al decir de un tratadista (61). "sería difícil encontrar un ordenamiento jurídico mexicano que no contenga alguna disposición relativa al transporte por mar".

El Código Civil del Distrito Federal, en su artículo 2646, al definir el transporte, lo hace abarcando tanto el terrestre como el marítimo y aéreo, calificándolo al mismo tiempo, como un contrato de prestación de servicios.

El artículo 75, del Código de Comercio en vigor, - en su fracción VIII y XV, consideran actos de comercio --- "las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua"; y todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior".

Por otra parte, el comercio marítimo no es todo - lo que se efectúa por medio líquido. En nuestra legisla--- ción el comercio fluvial nace en su ordenación dentro de - las normas del derecho terrestre según el artículo 576, -4 que dice: "el contrato de transporte por vía terrestre o fluvial de todo género se reputará mercantil".

(61) EDUARDO SOLIS GUILLEN; El Buque y su Naturaleza Jurídica; México 1951, página 74.

Nos dice el maestro Raul Cervantes Ahumada (62),-- "Para nuestra ley, todo contrato de utilización del buque-- en el transporte marítimo, cuando el naviero conserva la -- posesión, la dirección y la responsabilidad de la navega-- ción, pertenece al género "Fletamento"; pero existen diver-- sas clases de fletamentos, a saber: a) fletamento de buque por entero o por compartimiento completo. A esta forma, si-- guiendo, aunque no con exactitud, un idea de Boncasse le -- llamaremos "fletamento-arrendamiento", por la relevancia -- de las características del arrendamiento, que en este tipo de fletamento encontramos; b).-- fletamento de mercancías -- en general, "que podrá abarcar total o parcialmente la ca-- pacidad de carga del buque" o transporte de cosas, que po-- drán conducirse en cualquier lugar del buque apto para lle-- var carga. Y le llama "fletamento Transporte", porque en -- ella predominen las características del contrato de pasaje, que se da cuando el objeto del transporte es la persona -- misma del contrato u pasajero. A esta forma la llamaremos, siguiendo al mismo autor "fletamento-pasaje".

B).- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:

En la ley de Navegación y Comercio Marítimo, pu-- blicada en el diario oficial, del 21 de noviembre de 1963, en su artículo 170 dice: "El conocimiento tendrá el carác-- ter de título representativo de las mercancías y, consi-- guientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre -- ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo"; puesto que al tener la presente ley, el carácter de "títu-- lo", le da mayor agilidad comercial a el Derecho Marítimo, en el tráfico de Mercancías.

(62) JULIEN BONNECASE: citado por RAUL CERVANTES AHUMADA; Derecho Marítimo; Editorial Herrero, S.A. Primera -- Edición; 1970; página 605.

En esta misma ley de Navegación y Comercio Marítimo, en su artículo 168, manifiesta que el conocimiento deberá contener:

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

II.- El nombre y domicilio del cargador.

III.- El nombre y domicilio de la persona a cuyo orden se expida el conocimiento o la indicación de ser el portador.

IV.- El número de orden del conocimiento.

V.- La especificación de los bienes que deberán transportarse, con la indicación de su naturaleza, calidad y demás circunstancias que sirvan para su identificación.

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

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

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

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

Como podemos observar el conocimiento de embarque es un título representativo de mercancías.

C).- CLASIFICACION DEL CONOCIMIENTO.

(63) Es un título nominado o típico, puesto que como ya vimos, se encuentra reglamentado, en el artículo - 170, de la ley Navegación y Comercio Marítimos; y por el - Derecho incorporado en el Título de crédito, se clasifica como, de los Títulos Reales de tradición o representativos y son aquellos cuyo objeto principal no consiste en un derecho real sobre las mercancías, amparadas por el título.

Las características de los títulos representativos según Messineo: (64)

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

II.- "El poseedor de título representativo estará - en posesión de las mercancías por medio de un representante, o sea el depositario, el cual a su vez posee las mercancías nomine alieno"

III.- "Por lo que respecta al derecho que incorporan, no atribuyen solo un futuro derecho de crédito, sino que en consecuencia y como derivación de la posesión de -- las mercancías, atribuyen un derecho actual de disposición

(63).- RAUL CERVANTES AHUMADA; Títulos y Operaciones de -- Crédito; Ed. Herrero, S.A. Sexta Edición 1969, pág- 17.

(64).- FRANCESCO MESSINEO: Cita de Raul Cervantes Ahumada; Títulos y Operaciones de Crédito; Ed. Herrero, S.A. Sexta Edición 1969, Pág 17.

sobre las mismas. El titular tiene la posibilidad de invertir a otro del derecho de posesión cediendo la investidura del derecho de posesión sobre el título".

El título representativo, ha dicho Donadio (65):- contiene dos tipos de derechos: a) "un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título", y b) "un derecho real sobre las mercancías".

Esta doctrina es acogida por nuestra Ley, en el artículo 19, de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, en la que dice: "Los títulos representativos de mercancías atribuyen a su poseedor legítimo el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellos se mencionen.

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

Modernamente este artículo, es sustituido, por el artículo 170, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que ya vimos en el inciso que antecede.

D).- ACCIONES JURIDICAS DERIVADAS DEL CONOCIMIENTO

(66) Tanto en el derecho romano como los autores-

(65) GIUSEPPE DONADIO; Autor citado por el Doctor RAUL CERVANTES AHUMADA; Derecho Marítimo: Editorial Herrero, - S.A. Primera Edición 1970; página 610.

(66) EDUARDO PALLARES; Diccionario de Derecho Procesal Civil; Quinta Edición Ed. Porrúa 1966. pág

clásicos sostuvieron la existencia de acciones mixtas, es decir de las que participan al mismo tiempo de la naturaleza jurídica de las acciones personales y de las reales.

Puesto que en caso de incumplimiento en el contrato de Fletamento, el titular de la acción "un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título"; y un derecho real sobre las mercancías".

y como ya vimos en el artículo 170, de la ley de Navegación y Comercio Marítimos, es un "título representativo de mercancías y toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo".

Simila a este artículo antes mencionado tenemos en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, en su artículo 20.- "el secuestro o cualesquiera otros vínculos sobre el derecho consignado en el título, o sobre las mercancías por él representadas, no surtirán efectos si no comprenden el título mismo.

Como ya vimos son mixtas las acciones, que tienen por objeto un derecho real y un derecho de crédito, y que estén unidos.

B).- PRESCRIPCION

Quando el acreedor de un derecho permanece por mu

(67) GIUSEPPE DONADIO; Cita de Raul Cervantes Ahumada; Derecho Marítimo, 1970 Editorial Herrero. pág. 610.

cho tiempo sin actuar, la ley lo priva de su acción. Esta clase de prescripción extintiva obedece al deseo de evitar los juicios difíciles de fallar. "En interés del orden y de la paz sociales, es conveniente liquidar lo atrasado y evitar discusiones sobre contratos y hechos cuya memoria se ha borrado" dice Planiol (68), y agrega que las razones de ser de la prescripción en materia de créditos, son las mismas que las de la prescripción en materia de propiedad; Únicamente su función es diferente: mientras que tratándose de derechos reales, la prescripción es, al mismo tiempo extintiva y adquisitiva, respecto de los créditos, solamente funciona como una causa de extinción.

Dada la doble función que la prescripción entraña; adquisitiva y extintiva; constituye, en realidad, dos instituciones jurídicas diferentes, por lo que es muy difícil hallar una definición genérica de ella, pues las que existen no son verdaderas definiciones, ya que como dice: Castan (69), "en ellas no suele hacerse otra cosa que yuxtaponer los conceptos de la prescripción adquisitiva y de la extintiva", Sin embargo, en términos generales, se puede admitir que la prescripción es un modo de adquirir o perder el dominio u otros derechos reales, o de liberarse del cumplimiento de obligaciones, por virtud del tiempo y demás condiciones que establece la Ley.

(68) PLANIOL Y RIPERT; Tratado Elemental de Derecho Civil, Las Obligaciones, Trad. española de JOSE M. CAJICA JR. Puebla, Pue. pág. 392.

(69) EULOGIO ROLDAN CARRILLO, página 304; Reclamaciones en los transportes por ferrocarril y Carretera Madrid — 1944.

Para fundar la prescripción existen dos teorías, a las que se refiere Roldán Carrillo (70); una subjetiva y la otra objetiva. La primera funda la prescripción en un presunto abandono del derecho por parte del propietario o titular jurídico del mismo. Se considera como un modo tácito de que dicho titular manifieste que el derecho no le interesa y que quiere renunciar a él; como esa situación jurídica no puede durar indefinidamente, la ley fija un plazo, pasado el cual se considera extinguido el derecho para la persona, natural o jurídica, a quien pertenecía. Es una renuncia o abandono presunto del derecho.

El plazo de prescripción para las acciones nacidas del contrato de transporte es mucho más breve que el ordinario en materia mercantil, porque las peculiaridades propias del contrato de transporte obligan a ejercer las acciones de responsabilidad en plazos relativamente pequeños y a la vez, determina la imposibilidad de proceder a reclamaciones, una vez que las mercancías transportadas fueron recibidas sin reserva.

El artículo 1043 del Código de Comercio Mexicano, en su inciso III, regula la materia disponiendo "en un año se prescribirán: Todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo...

También en el artículo 592, del mismo Código de Comercio establece que:

"La responsabilidad del portador por pérdidas,

(70) EULOGIO ROLDAN CARRILLO; Reclamaciones en los transportes por Ferrocarril y Carretera; Madrid 1944; págs. 304.

desfalcos o averías, se extingue: II.- Por el transcurso - de seis meses en las expediciones verificadas dentro de la República y el de un año en las que tengan lugar para el - extranjero".

Modernamente en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, encontramos la Prescripción en los siguientes - artículos: 159, en la que dice; "las acciones derivadas -- del contrato de fletamento prescribieran en un año, a par-- tir de cuando sean exigibles".

En el artículo 183, de esta misma ley de Navegación y Comercio Marítimo, establece: "Las acciones por - averías o pérdidas sufridas por mercancías o efectos trans^uportados, se extinguirán si no se presenta al porteador - la reclamación correspondiente dentro de los diez días si- guientes a la carga".

Lo mismo en el artículo 188, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, nos dice: "Las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en seis me-- ses, contados a partir del día en que las mercancías debe-- rían ser puestas a disposición del consignatario o del te-- nedor del conocimiento.

Tenemos que el Primer artículo mencionado ó -- sea el 159, habla de la prescripción de las acciones de u-- na manera Genérica, puesto que el contrato de fletamento - está, tipificado de una manera genérica.

Y en los artículos 183 y 188, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tipifica el caso de una ma-- nera especial y práctica.

CONCLUSIONES :

PRIMERA: Desde el inicio de la vida comercial de la humanidad, ha tenido su origen el transporte, en todas sus modalidades, en torno a la regulación jurídica del transporte, en consecuencia al conocimiento de embarque se le han elaborado las más diversas teorías doctrinales entre las que resaltan las que lo asimilan a un contrato de transporte lisa y llanamente.

SEGUNDA: Otras teorías lo consideran un contrato de arrendamiento; más modernamente se le ha concebido como título representativo de mercancías, siendo su diferencia específica, teniendo todas como género próximo, en el hecho de que el conocimiento de embarque tiene un origen consensual, es decir como acuerdo de voluntades.

TERCERA: Por el enorme incremento, que en el transcurso del tiempo, hasta nuestros días, han tenido los transportes y las operaciones mercantiles, hacen necesaria la existencia de documentos como el Conocimiento de Embarque, elevado a la categoría de Título de Crédito, a efecto de que adquieran agilidad, para que en el caso se esté en condiciones de invocar a ejercitar el derecho que tiene aparejado o incorporado.

CUARTA: El Derecho Mercantil, ha regulado el tráfico comercial, dando seguridad y garantías a las operaciones mercantiles y en consecuencia ha regulado el transporte, pero lo regula en forma representativa de mercancía en la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito en su inicio, regulando en la actualidad en forma específica la ley de Navegación y Comercio Marítimos en tratándose de transporte de mercancías por mar.

QUINTA: El conocimiento de embarque como Título de Crédito podemos decir es una especie de Título de Crédito suigeneris, toda vez que reúne los requisitos, esenciales de todo Título de Crédito como son a saber: Incorporación, Legitimación, Literalidad y Autonomía.

SEXTA: El conocimiento de embarque debe ser — considerado como Título de Crédito, en principio por naturaleza eminentemente mercantil, y además porque constituyen una masa de riqueza representada por un documento que puede circular con independencia en la vida comercial.

SEPTIMA: En tal virtud dicha circulación está regulada por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el Artículo 170, que ya vimos; por otra parte y dado que — en la actualidad nos encontramos en una fase económica en la cual la riqueza tiende cada vez a hacerse representar — por títulos de crédito y por ende a circular jurídica y económicamente por medio de los mismos.

OCTAVA: En ese orden de ideas podemos afirmar que hay dos tipos de circulación, una legal y otra material u objetiva, de las cuales la segunda es decir, la circulación física de los bienes se encuentra condicionada a la circulación legal de los conocimientos de embarque como títulos de crédito representativos de mercancías transportadas de un lugar a otro.

BIBLIOGRAFIA

ANTONIO BRUNETTI; Derecho Marítimo Privado; Versión Española anotada por R. Gay de Montella; Barcelona 1950.

AGUSTIN VICENTE Y GELLA; "Curso de Derecho Mercantil Comparado"; Tomos I y II; 1944 y 1945, Zaragoza.

ALBERTO DIEZ MIERES; Derecho de la Navegación; Tomo I, Ed. Macchi, Hermanos, Paraguay Buenos Aires, 1954.

AGUSTIN VICENTE Y GELLA; "Los títulos de Crédito" 1942; 2a Ed. 1933; Zaragoza.

CESAR VIVANTE; Tratado de Derecho Mercantil; 1a. Edición, - Volúmen I, Traducción de César Silio Belena; Madrid, 1932. Volúmen III, Traducción, M. Cabeza y Anido, 1a. Ed. Madrid 1936.

EDUARDO PALLARES; "Diccionario de Derecho Procesal Civil", Editorial Porrúa, S.A. Quinta Edición.

EDUARDO PALLARES; "Títulos de Crédito en General"; Ediciones Botas; México 1952.

EDUARDO SOLIS GUILLEN; "El buque y su naturaleza jurídica; México, 1951.

EULOGIO ROLDAN CARRILLO; "Reclamaciones en los Transportes por ferrocarril y Carreteras" Madrid 1944.

FELIPE DE J. TENA; Derecho Mercantil Mexicano; tomo II, 2a Edición, Editorial Porrúa; México 1945.

FELIPE BOSCH; "Derecho Comercial Marítimo"; Buenos Aires;-
1a. Edición 1943.

FRANCISCO GAMECHOGOICOECHEA Y ALEGRIA; "Tratado de Dere—
cho Marítimo Español"; Tomos I y V; Bilbao, 1941.

GEORGES RIPERT; "Tratado Elemental de Derecho Comercial" -
Ed. Argentina B. Aires 1954.

HECTOR A. SCHULDREICH TALLEDA; Derecho de la Navegación —
Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, Buenos Aires -
1963.

JOSE MA. GARIBI UNDABARRENA; Dr. en Derecho; "Derecho Marí—
timo Práctico"; Editado por la Oficina Central Marítima. -
Ruiz de Alarcón, 25, Madrid.

JOAQUIN GARRIGUEZ; "Curso de Derecho Mercantil"; Madrid —
1940.

JOAQUIN RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ; "Curso de Derecho Mercantil"
Tomo II 2a. Edición; Editorial Porrúa, 1952.

JULIEN BONNECASE; Traite de Droit Commercial Maritime; Pa—
ris, 1923.

JOAQUIN RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ; Documentación Mercantil; —
Editorial JUS; México 1946.

LORENZO DE BENITO; "Manual de Derecho Mercantil"; Tomo II,
1924, 3a. Ed.

LORENZO MOSSA; "Derecho Mercantil" 1a. y 2a. Parte Traduci—
da por Felipe J. Tena; Buenos Aires; 1940.

PLANIOL Y RIPERT; Tratado Elemental de Derecho Civil, las obligaciones; traducción española de la 1a. y 12a. Ed. -- Francesa por José M. Cajica JR. Puebla, Puebla, México, -- 1945.

RAUL CERVANTES AHUMADA; "Ley de Navegación y Comercio Marítimo"; Ed. Herrero, S.A. 1964.

RODOLFO MEZZERA ALVAREZ; Curso de Derecho Marítimo"; Monte video, 1946.

ROBERTO ESTEVA RUIZ; "Los Títulos de Crédito en el Derecho Mexicano"; 1938.

RAUL CERVANTES AHUMADA; "Títulos y Operaciones de Crédito" Ed. Herrero, S.A., Sexta Edición 1969.

RAUL CERVANTES AHUMADA; "Derecho Marítimo"; Primera Edición Editorial Herrero, S.A. 1970°

RAUL CERVANTES AHUMADA; "Proyecto de Código Marítimo Uniforme para los países Centroamericanos", Naciones Unidas, Programa de Asistencia Técnica; Original en Español. Distribución Limitada TAO/LAT/27.

RAUL CERVANTES AHUMADA; "Títulos y Operaciones de Crédito" Ed. Herrero, S.A.; Sexta Edición.

TULIO ASCARELLI; "Derecho Mercantil"; Porrúa Hnos, S.A. -- 1940.

TULIO ASCARELLI; "Teoría General de los Títulos de Crédito" Traducción de R. Cacheaux; S. Editorial Jus, Mex. 1947.

VICTORIO SALANDRA; Curso de Derecho Mercantil; Traducción-
de Jorge Barrera Graf; Editorial Jus; México, 1951.

LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO.

CODIGO DE COMERCIO; 1884.

CODIGO DE COMERCIO; 1854.

CODIGO DE COMERCIO; 1887. Editorial Información Aduanera -
de México, 1950.