

CAPÍTULO I

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

| | |
|--|----|
| I. Antecedentes. | 11 |
| II. Concepto y funciones del conocimiento de embarque | 22 |
| III. Clases de conocimiento de embarque | 24 |
| IV. Documentos susceptibles de ser confundidos con el conocimiento de embarque. | 33 |

CAPÍTULO I

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

“Y viviré más allá de la muerte, y cantaré
en vuestros oídos
Aun después de que la gigantesca ola me lleve
de regreso
a la insondable profundidad del vasto mar.”

Gibran Jalil Gibran
El Jardín del Profeta

SUMARIO: I. *Antecedentes*. II. *Concepto y funciones del conocimiento de embarque*. III. *Clases de conocimiento de embarque*. IV. *Documentos susceptibles de ser confundidos con el conocimiento de embarque*.

I. ANTECEDENTES

Hablar del conocimiento de embarque es hablar de la historia del transporte marítimo y su desarrollo. Es cierto que en la antigüedad este documento no se utilizó, pues generalmente el naviero, armador, capitán y propietario de las mercancías eran una sola persona.

Posteriormente, en la Edad Media, las mercancías al ser embarcadas eran acompañadas por el propio comerciante, propietario de las mismas, de ahí que fuera ilógico pensar en la existencia de este documento.

No viene a ser, sino hasta el momento en que nacen los corresponsales en el extranjero, los agentes o representantes del comerciante, cuando ya no es necesario que éste acompañe a sus mercancías en el buque; aparece entonces el primer antecedente del conocimiento de embarque: el registro de las mercancías a bordo en el “cartulario” del buque.¹

¹ Cartulario: palabra proveniente del latín *Chartularium*, de *Chartula*, escritura pública. Es decir, el manifiesto de carga en su primera acepción. *Enciclopedia General del Mar*, Barcelona, Ediciones Garriga, 1968, t. II, p. 844; Malvagni, Atilio, *Derecho marítimo. Contratos de transporte por agua*, Buenos Aires, Roque Depalma Editor, 1956, p. 127.

Desde luego, ese registro era hecho por un escribano a bordo, el que al ser requerido poco a poco por los cargadores para que les entregara extractos de sus registros, dio lugar a que se iniciara la expedición de títulos volantes, otro de los antecedentes del conocimiento de embarque.²

En el siglo XIII aparece ya el recibo que extendía el capitán para las mercancías cargadas a bordo; más tarde, en el siglo XV, gracias al desarrollo del seguro marítimo sobre facultades, es decir aquel seguro sobre las mercancías, ese recibo adquirió gran importancia. Como tal recibo quedaba en las manos de los expedidores o cargadores, éstos los hacían del conocimiento de los consignatarios a través de guías, muy parecidas a las utilizadas en el transporte terrestre. Sin embargo, como esos documentos se prestaban para hacer fácilmente fraudes a los terceros, se tuvo que combinar ambos, con lo que nació el conocimiento de embarque.³

En esta materia hay que reconocer, sin lugar a dudas, que la humanidad debe mucho a las ciudades-estado italianas del siglo XI, donde prácticamente surgió el derecho marítimo moderno y las figuras más importantes de esta rama del derecho: seguro, crédito, banca y conocimiento de embarque, entre otras muchas. Así, recordamos obras tales como: *Ordinamenta et Consuetudo Maris*, *Statuta Civilia*, *Tablas de Amalfi*, *Constitutum Usus*, *Breve Curiae Maris* y *Capitulare Navirum*.⁴

El documento que aquí nos ocupa hubo de pasar por diversas etapas que son las siguientes:

a) Simples recibos de las mercancías, hasta 1590. Sin lugar a dudas hay que tomar muy en cuenta los grandes descubrimientos del siglo XV, especialmente el de América en 1492, que sería decisivo.

b) Prueba de la existencia del contrato de transporte de mercancías por mar, a partir de 1590, cuando ya se encuentran verdaderos formularios tipo, por ejemplo los holandeses y españoles, de los que todavía hoy día se recogen fórmulas en los conocimientos de embarque actuales.

Esta función es tan importante que ha llegado en ocasiones a confundirse el documento con el contrato que representa, en obras tan importantes como la de T. K. Thommen: *Reglamentación internacional sobre el transporte marítimo*, se nos dice: "Un contrato para transporte de

² Rodiere, René, *Affretements et Transports. Les contracts de transport de merchandise*, París, Librairie Dalloz, 1968, t. II. p. 54.

³ *Idem*, pp. 54 y 55.

⁴ Ripert, Georges, *Droit Maritime*, 4a. ed., París, Editions Rousseau, 1950, t. I, pp. 82 a 86.

mercancías en un buque recibe el nombre de 'conocimiento de embarque' ".⁵

c) La característica de representatividad de las mercancías aparecerá a finales del siglo XVII, la que, sin embargo, será muy discutida durante todo el siglo XVIII, se podrá ver que autores de la talla de Emerigon niegan esta función al conocimiento de embarque, afirmando que: "...selon les usages de Marseille, le porteur de la police ne peut faire état que d'une tradition fictive jusqu'au jour ou il reçoit en fait la marchandise".⁶

No obstante lo anterior, y ante la presión del incremento del comercio mundial, surgido a raíz de la revolución industrial originada en la Gran Bretaña, el conocimiento de embarque adquiere esta fuerza, que se consagra en las propias leyes. Ya en 1807 nadie discute esto, pues se incluye en el propio Código de Napoleón, Código de Comercio de 1807.⁷

En apoyo a lo antes afirmado, recogemos aquí el concepto de conocimiento de embarque que nos ofrecen *Las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy Noble y muy Leal Villa de Bilbao*, que fueron la máxima legislación marítima en nuestro país durante el periodo de la Colonia y los primeros sesenta años de vida dependiente:

Es una obligación particular que un capitán ó maestre de navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas para llevarlas de un puerto á otro, constituyéndose á entregarlas á la persona que se expusiere en el conocimiento, ó á su orden ó á la del cargador, por el flete concertado antes de cargarse.⁸

⁵ Thommen, T. K., *Reglamentación internacional sobre el transporte marítimo*. TD/32/Rev.1. Nueva York, Naciones Unidas, 1968, p. 14.

⁶ "...según los usos de Marsella, el tenedor de la póliza no puede pretender probar con una entrega ficticia, sino hasta el momento en que él reciba de hecho la mercancía". Rodiere, René, *op. cit.*, *supra* nota 2. Ver asimismo, Lyon Caen, Ch. y Renault, L., *Traité de Droit Maritime*, París, F. Pichon Successeurs Imprimeur-Editeur, 1896, t. I, pp. 415 y ss. Valroger, Lucien, *Droit Maritime. Commentaire théorique et pratique du Livre II du Code de Commerce*, París, L. Larose et Forcel, 1883, t. II, pp. 248 y ss.

⁷ Valroger, Lucien, *op. cit.*, *supra* nota 6, p. 249.

⁸ *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M. L. Villa de Bilbao*, París, Librería de Rosa y Bouret, 1869, p. 93.

d) Finalmente, el conocimiento de embarque "recibido para embarque", que aparece al término del siglo XIX, a raíz de la aplicación de la máquina de vapor a las embarcaciones y crearse los primeros servicios de línea permanentes, así como ante la necesidad de hacer circular la riqueza aceleradamente.

Este conocimiento será muy discutido durante muchos años. Así, algunos autores del derecho marítimo señalaban que con él no había seguridad alguna para las mercancías, las cuales sólo podrían tenerla en el momento mismo del embarque, y una vez recibido el documento citado.⁹

Por otra parte, las legislaciones de la época claramente señalaban que el conocimiento de embarque es un título entregado por el capitán del buque que transporta las mercancías.¹⁰

No será, sino hasta la adopción de las Reglas de La Haya, a través del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, del 24 de agosto de 1924, cuando este tipo de conocimiento de embarque adquiere título de naturalización, siendo hoy día uno de los más comunes.¹¹

A partir de ese momento, ya nadie discute la importancia del conocimiento de embarque dentro del comercio internacional a través del mar. Es más, la humanidad se ha preocupado constantemente a partir de fines del siglo pasado, pero sobre todo en la actualidad, por lograr una clara unificación internacional sobre este documento, que permita tanto al usuario del transporte marítimo, como al transportista marítimo, obtener los beneficios y servicios adecuados que esperan uno del otro.

Sin embargo, se ha tenido que reconocer que este documento ha creado situaciones engorrosas y lentas en su tramitación, bien porque no actúa rápidamente en la prueba de propiedad de la carga, o por las demoras en su elaboración, que lleva incluso a serias penalidades a los armadores, o bien a los usuarios frente a las aduanas marítimas y otras autoridades portuarias, de ahí que, recientemente la Cámara de Comercio Internacional (CCI), se haya abocado al estudio para introducir serios cambios en el sistema del conocimiento de embarque.¹²

⁹ Mills Roche, W., *Oliver's Shipping Law Manual*, 7a. ed., Londres, Richard Holmes Laurie, 1896, pp. 20 a 25.

¹⁰ Esto puede desprenderse del mismo concepto que hemos tomado de las Ordenanzas de Bilbao. Sabemos, asimismo, que hoy día pueden expedir los conocimientos de embarque el mismo armador o su agente marítimo.

¹¹ Ver artículo 3o., inciso 7 del propio Convenio que aquí se menciona.

¹² "Probable cambio en el sistema de los Conocimientos de Embarque", *Informativo ALAMAR*, Montevideo, Asociación Latinoamericana de Armadores, núm. 307, semana del 25 al 31 de mayo de 1981, p. 9.

Sea cual sea el fin a que se llegue, deberá tenerse siempre el cuidado de no romper el equilibrio entre usuarios y transportistas, tratando de no favorecer al uno frente al otro.

También tenemos que referirnos a otro problema que se ha creado con el conocimiento de embarque, en relación con el fraude marítimo, ya que es uno de los documentos que pueden ser utilizados para cometer tales actos ilegítimos.

Así, se dice que hay fraude marítimo, cuando una persona, que puede ser entre otros, el vendedor, el comprador, el armador, porteador o transportista, el capitán, el agente marítimo y aún los bancos que participan, bien como acreditante, o como confirmante; engaña intencionalmente a otra en relación con algún hecho o circunstancia relacionados con actividades marítimas, permitiéndole obtener de manera injusta dinero o mercancías.¹³

Se puede decir que los más frecuentes fraudes con este documento son los siguientes:

- a) Falsificación del conocimiento de embarque.
- b) Declaración de mercancías no existentes.
- c) Envío de productos sin valor, en vez de los declarados en el conocimiento de embarque.
- d) Entrega de la mercancía con una simple copia del conocimiento de embarque, a cambio de una carta de garantía, negociando el original con un tercero de buena fe, que podría legítimamente demandar al porteador.¹⁴

Por supuesto que éste no es el único documento con el que puede existir fraude marítimo, ya que pueden destacarse los siguientes:

1. Otros fraudes documentarios:

- a) Contratos de compraventa CIF o CEF.
- b) Créditos documentarios, preferentemente en el pago.

¹³ *Guide to prevention of Maritime Fraud*, París, Cámara de Comercio Internacional, 1980, p. 3.

¹⁴ *Examen y análisis de las medidas que podrían adoptarse para reducir al mínimo la frecuencia del fraude marítimo y la piratería*. Informe de la Secretaría de la UNCTAD, TD/B/C.4/AC.4/2, Ginebra, Junta de Comercio y Desarrollo, UNCTAD, 21 de septiembre de 1983, pp. 5 y 6.

c) Firmas nuevas o poco conocidas que participan en el comercio y expiden facturas falsas u otros documentos ligados con la operación.

2. Fraudes relacionados con las pólizas de fletamento.

3. Fraudes de desviación, generalmente el robo de la mercancía por el armador o porteador, preferentemente.

4. Fraudes en relación con el seguro marítimo.

5. Otros fraudes, tales como:

a) Los cometidos por los agentes marítimos.

b) Los cometidos en el puerto, tanto por las autoridades, como por los trabajadores.

c) También tenemos los relacionados con la hipoteca marítima.

6. Finalmente, la piratería, aun cuando no la considero un fraude, por ser un delito debidamente tipificado, no sólo en códigos penales como el de México,¹⁵ sino también en convenios internacionales como la Convención sobre el Alta Mar, adoptado en Ginebra el 29 de abril de 1958, (artículos 14 y siguientes), y en vigor desde el 30 de septiembre de 1962 y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, adoptada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 (artículos 100 y siguientes), en proceso de ratificación y adhesión, pues requiere de 60 instrumentos de esta naturaleza.¹⁶

Para tratar de resolver el problema del conocimiento de embarque, como instrumento de fraude marítimo, se han elaborado varias propuestas, destacando las siguientes:

a) Educación de los compradores, para que procedan a los cuidados necesarios, subrayándoles todos los peligros que corren con este docu-

¹⁵ "Conclusiones del Grupo de Trabajo núm. 3, fraude marítimo", *IV seminario internacional sobre fraude marítimo, seguros marítimos, hipoteca naval y privilegios marítimos*, Lima, Asociación Peruana de Derecho Marítimo, 8 a 11 de agosto de 1984, p. 1.

¹⁶ *Idem*, pp. 5 a 14; *Cartas, tratados, declaraciones, convenios, pactos, estatutos, derecho internacional público*. "Convención sobre el Alta Mar", Buenos Aires, AZ Editora, 1984, pp. 296 y 297; Gómez Robledo y Verduzco, Alonso, *El nuevo derecho del mar, Guía introductoria a la Convención de Montego Bay*, México, Miguel Ángel Porrúa Editor, 1986, pp. 208 a 210.

mento. Labor que llevaba con toda precisión el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE), y que desapareció el 1o. de enero de 1986, al ser derogada su ley que lo creó, pues a través del Centro de Estudios en Comercio Internacional (CECI), se impartía el curso "formación básica en comercio exterior" (FORMACE), en el que se incluía el transporte marítimo.¹⁷ Esta institución pasó ahora al Banco Nacional de Comercio Exterior S. N. C., donde ya no se imparte con el cuidado debido.

b) Alentar a los bancos a que prevengan a sus clientes del riesgo del fraude marítimo en que pueden verse involucrados, estableciendo servicios de protección.

c) Establecimiento de un registro central de los conocimientos de embarque, en el que éstos documentos se depositarían y conservarían, pudiéndose hacer a través de dicho registro todos los endosos y operaciones necesarias a llenar con dicho documento, así, el *Chase Manhattan Bank* y la Asociación Internacional de Propietarios de Buques Tanque (INTERTANKO), elaboraron senda propuesta sobre este registro.

d) Utilización de un conocimiento de embarque "seguro", sometido a circulación fiscalizada y elaborado con papel especial de difícil falsificación.

f) Reconocimiento previo de la firma del capitán en el conocimiento de embarque.

g) Combinación de varias de estas propuestas.

h) Adopción del *seaway bill*, propuesta del Comité Marítimo Internacional (CMI); sin embargo, en la XXXIII Conferencia del CMI, quedó claro que el documento podría ser también falsificado, por lo que debería examinarse en qué circunstancias podría ser usado el documento para evitar el fraude marítimo.¹⁸

No obstante lo anterior, al celebrarse la XXXIV Conferencia del CMI en París, del 24 al 29 de junio de 1990, se aprobaron las Reglas Uniformes del CMI sobre las guías o cartas de transporte marítimo *seaway bills*, tomando como base de partida dos recomendaciones adoptadas en la XXXIII Conferencia del CMI celebrada en Lisboa Portugal: a) Que no

¹⁷ Curso que impartía y en el que se hablaba del conocimiento de embarque con la amplitud que en este trabajo se hace (1977-1985).

¹⁸ Examen y análisis de las medidas que podrían adoptarse. . . , *op. cit.*, *supra* nota 14, pp. 24 a 26. *One of our Documents is Missing*, Londres, The Chase Manhattan Bank, N.A., 1983, s.n.p.; Salgado y Salgado, José Eusebio, *Informe al H. Consejo Técnico de la ENEP Acatlán sobre mi participación en la XXXIII Conferencia del Comité Marítimo Internacional*, México, UNAM, 18 de julio de 1985, p. 2.

es necesario desaconsejar el empleo del conocimiento de embarque como un documento negociable. b) Que reglas uniformes para ser incorporadas en las guías o cartas de transporte marítimo deberán ser preparadas y su adopción recomendada.¹⁹

Las Reglas fueron adoptadas y su contenido general es el siguiente:

- Regla 1. Campo de Aplicación.
- Regla 2. Definiciones.
- Regla 3. Representación.
- Regla 4. Derechos y responsabilidades.
- Regla 5. Descripciones de las mercancías.
- Regla 6. Derecho de disposición.
- Regla 7. Entrega.
- Regla 8. Validez.²⁰

Como puede verse, a través de este sistema se pretende dejar de utilizar el conocimiento de embarque u otro tipo representativo de las mercancías, en un contrato de transporte de mercancías por mar, sea o no por escrito, para utilizar este nuevo documento que no es circulable, ni negociable.

No debe perderse de vista que estas Reglas no son obligatorias, sino simples recomendaciones que los interesados pueden o no aceptar.

Por lo anterior, considero que no era necesario llegar tan lejos, pues bastaba el empleo del conocimiento de embarque no negociable que era lo que se buscaba, según la recomendación de la CCI y del *Chase Manhattan Bank*, para evitar el fraude marítimo, al impedir la circulación del documento.

Además, tales guías o cartas no son las únicas que se han venido utilizando en el transporte marítimo de mercancías, recordemos que la CCI nos habla de las cartas de porte de servicio regular, *liner waybills*, o de los recibos de flete, *freight receipts*, estos documentos nos dice la propia CCI, que son de uso satisfactorio por no ser negociables, siempre que el comprador no quiera vender las mercancías en tránsito, ya que de lo contrario tendrá que emitirse un documento apropiado para ello.²¹

¹⁹ "Reglès Uniformes du CMI relatives aux letres de transport Maritime." XXXIV^{me} Conference Internationale du Comité Maritime International, París, C.M.I., 1990, II, p. 191.

²⁰ *Idem*, pp. 203, 205 y 207.

²¹ *Incoterms 1990*, Barcelona, Cámara de Comercio Internacional, 1990, versión española, pp. 113 y 114.

En fin, que la gran virtud de estas reglas, como las Reglas Uniformes relativas a los conocimientos de embarque electrónicos, será el permitir volver a la práctica correcta del empleo del conocimiento de embarque tradicional sea éste negociable o no. Pues, además, de que su contenido es muy pobre, se hará difícil su empleo por los interesados, máxime que los llevará en el futuro a encarar peligros desconocidos en muchos casos, y otros que ya enfrentan con el empleo del conocimiento de embarque tal como hoy día se utiliza.²²

Por otra parte, el CMI también adoptó en su Conferencia de París una serie de reglas uniformes relativas al conocimiento de embarque electrónicos, es decir, el empleo de los sistemas de control electrónico de informática en el conocimiento de embarque, recomendándose el empleo de una "llave confidencial", para garantizar la autenticidad y la integridad de una transmisión.²³

Sin embargo, nosotros consideramos que el sistema puede ser, asimismo, objeto de falsificación, sobre todo hoy día que se habla de "robos y fraudes electrónicos" en todos los medios en que ya se emplea este sistema, que llevó incluso al uso o empleo de los "virus electrónicos" para evitar tales acciones, los que, sin embargo, ya fueron neutralizados mediante programas "antivirus".

Tales Reglas tienen en general el siguiente contenido:

- Regla 1. Campo de aplicación.
- Regla 2. Definiciones.
- Regla 3. Regla de procedimiento.
- Regla 4. Forma y contenido del mensaje de recepción.
- Regla 5. Términos y condiciones del contrato de transporte marítimo.
- Regla 6. Ley aplicable.
- Regla 7. Derecho de disposición y de transferencia.
- Regla 8. La llave confidencial.
- Regla 9. Entrega.
- Regla 10. Opción relativa a la recepción de un documento escrito.
- Regla 11. La información electrónica es equivalente a un escrito.²⁴

²² Salgado y Salgado, José Eusebio, "Las Reglas del Comité Marítimo Internacional (CMI) sobre cartas de porte marítimo (*Seaway Bills*)" *PEMEX-LEX*, México, núms. 47-48; mayo-junio de 1992, p. 44.

²³ "Règles du CMI relatives aux connaissements électroniques...", pp. 221 y 212.

²⁴ *Idem*, pp. 235, 237, 239, 341, 243 y 245.

Si bien es cierto que los procedimientos electrónicos podrán sustituir los conocimientos de embarque en el futuro, el hecho de que sea requerida la tenencia legítima del conocimiento de embarque para obtener la mercancía del porteador o transportista en el puerto de destino, hace muy difícil un reemplazo por tales procedimientos electrónicos.²⁵

En este sentido, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de Hamburgo, del 30 de marzo de 1978, nos dice que siempre que se emita otro documento distinto al conocimiento de embarque, pero que sirva de prueba de que se han recibido las mercancías, tal documento deberá, asimismo, establecer la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado un contrato de transporte marítimo y de que el porteador o transportista se ha hecho cargo de las mercancías descritas en tal documento (artículo 18).²⁶

Con lo que podemos reconocer la afirmación de la CCI como válida, acerca del difícil reemplazo del conocimiento de embarque por los procedimientos electrónicos y desde luego la *seaway bill* o carta o guía de transporte marítimo. Estas reglas tampoco son obligatorias, pues son una recomendación.

Por otra parte, en la Conferencia del CMI celebrada en París, se reconoció la necesidad de la uniformidad de la ley sobre el transporte de mercancías por mar en la década de los 90. Para ese fin se buscaron, mediante selección, un cierto número de problemas: Identificación del transportista, contratos y documentos, transporte en cubierta, duración de la aplicación, casos de excepción de la responsabilidad, limitación de la responsabilidad, desviación, daños, incluidos los daños causados por retraso.²⁷

Por supuesto, que todo esto es a la luz de la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, y sus Protocolos que la adicionan o modifican, del 23 de febrero de 1968, Reglas de Wisby, y de Bruselas del 21 de diciembre de 1979.

Todo ello ya está resuelto o previsto en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Reglas de Hambur-

²⁵ *Incoterms 1990*. . . *op. cit.*, *supra* nota 21, pp. 112 y 113.

²⁶ Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Anexo I Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978. A/Con.89/13. Nueva York, Naciones Unidas, 30 de marzo de 1978, p. 14.

²⁷ "Uniformisation de la Loi sur le Transport de Marchandises par Mer dans les années 1990. . . ." pp. 105 y 107

go, del 30 de marzo de 1978. Además, de que tales problemas ya habían sido observados por la propia ONU, si examinamos el Informe de la Secretaría General de la UNCTAD, presentado al Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo de 1971, precisamente sobre conocimientos de embarque.²⁸

Si leyésemos los documentos veríamos su coincidencia, a pesar de los años transcurridos entre ambos, 19 años para demostrar nuestra afirmación, señalaremos a continuación los problemas mencionados por el CMI y la solución que las Reglas de Hamburgo dan en su articulado a los mismos.

- a) Identificación del transportista (artículos 1o. y 4o. a 11).
- b) Contratos y documentos (artículos 14 a 18).
- c) Transporte en cubierta (artículo 9o.).
- d) Duración de la aplicación (artículo 4o.).
- e) Casos de excepción de la responsabilidad (artículos 6o., 7o. y 8o.).
- f) Limitación de la responsabilidad (artículo 6o.).
- g) Desviación, si bien no está prevista, se desprende del contenido del Convenio que está prohibida.
- h) Daños, incluidos los daños causados por retraso (artículo 19).

Esta afirmación nos lleva necesariamente a una importante conclusión, no es necesaria la búsqueda de una ley internacional que uniforme lo relativo al conocimiento de embarque, ya la tenemos con el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo del 30 de marzo de 1978 y no debe desperdiciarse un trabajo tan importante, lo que veremos apoyado a lo largo de nuestro propio trabajo. Obra de grandes juristas de importancia relevante y que vinieron de varios países del mundo para darle la forma final, de ahí su valor jurídico.

Como podemos ver, debe encontrarse una solución al problema, que se agrava día con día y amenaza con la vuelta a la rigidez del comercio internacional mediante el empleo del conocimiento de embarque "no negociable", por ello la importancia del presente trabajo, a través del cual se pretende dar a conocer a los interesados el conocimiento de embarque y su adecuado empleo.

²⁸ Conocimientos de Embarque, Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/C.4/ISL/6/Rev.1. Nueva York, Naciones Unidas, 1971, p. 17.

II. CONCEPTO Y FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

En la actualidad el conocimiento de embarque se define como:

El documento expedido por el capitán (armador o agente marítimo) que acredita la recepción a bordo de las mercancías especificadas en el mismo para ser transportadas al puerto de destino, conforme a las condiciones estipuladas y entregadas al titular de dicho documento.²⁹

También se puede definir como:

Un documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconocen haber recibido determinadas mercancías para su transporte por mar, comprometiéndose a restituirlas a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado.³⁰

Del concepto se desprenden las siguientes funciones:

- a) Simple recibo de las mercancías a bordo del buque, o bien recibidas para embarque por el armador o su agente marítimo.
- b) Prueba de la existencia de un contrato, el de transporte de mercancías por mar.

En este sentido el contrato se puede definir como:

Contrato por el cual, una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar por mar, bajo una relación definida, una mercancía determinada, mediante el pago de un flete también determinado.³¹

O bien:

...aquel por el cual una parte, el transportador, se obliga frente a la otra, el cargador, mediante el pago de un precio llamado flete, a entregar en destino una mercadería... en el mismo estado en que la recibió.³²

²⁹ Vigier de Torres, Agustín, *Derecho marítimo*, 3a. ed., Madrid, 1978, p. 583.

³⁰ Salgado y Salgado, José Eusebio, *El arbitraje y el conocimiento de embarque marítimo. Memoria del IV Simposio de Arbitraje Mercantil Internacional*, México, Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1977, p. 121.

³¹ Salgado y Salgado, José Eusebio, *Apuntes de derecho marítimo*, México, preparados para la cátedra de derecho mercantil marítimo, 1980, s.e. y s.n.p.

³² González Lebrero, Rodolfo A., *Manual de derecho de la navegación*, 3a. ed., Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979, p. 269.

c) Finalmente, es un título representativo de las mercancías, y como tal, un verdadero título de crédito que se da frente al armador o el agente marítimo de éste.³³

El conocimiento de embarque como título de crédito tiene las mismas características que estos documentos, es decir:

Incorporación, o sea que el título lleva consigo un derecho incorporado, o de otra manera dicho, el derecho va unido al título y su ejercicio se condiciona a la exhibición y entrega del documento.

Legitimación, o sea que permite al titular del mismo exigir del obligado el pago o el cumplimiento de la prestación consignada en el documento. Esta legitimación no sólo es activa, sino también pasiva, es decir, que permite al deudor se libere de la obligación cubriendo el importe o entregando las mercancías al que le presente el documento.

Literalidad, es decir, que el derecho que en este tipo de documentos se consigna se mide en la extensión y demás circunstancias que se expresan en la letra del documento, o sea lo que se encuentra escrito en él.

Autonomía, ésta no se refiere a que el documento sea autónomo, ni el derecho en él incorporado, sino que se refiere a la autonomía que cada adquirente sucesivo tiene uno del otro sobre el título mismo.

Representatividad, significa que incorpora un derecho real sobre las mercancías que representa el título, es decir, incorpora un derecho de

³³ En este sentido se pueden consultar: Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho marítimo*, México, Editorial Herrero, 1970, pp. 608 a 612; Olvera de Luna, Omar, *Manual de derecho marítimo*, México, Editorial Porrúa, 1981, pp. 173 a 175; González Lebrero, Rodolfo A., *op. cit.*, *supra* nota 32, p. 382; Malvagni, Atilio, *supra* nota 1, pp. 127 y siguientes; Beltrán Montiel, Luis, *Curso de derecho de la navegación*, Buenos Aires, Editorial Astrea, 1979, pp. 300 y 301; Garibi Undabarrena, José María, *Derecho marítimo práctico*, Madrid, Oficina Central Marítima, 1958, pp. 91 a 94; Vigier de Torres, Agustín, *op. cit.*, *supra* nota 29, pp. 584 y 585; Fariña, Francisco, *Derecho y legislación marítima*, Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1955, pp. 204 a 206; Hernández Yzal, Santiago, *Derecho marítimo*, Barcelona, Editorial Cadí, 1969, t. II, pp. 91 a 93; Ripert, Georges, *op. cit.*, *supra* nota 4, t. II, pp. 364 y siguientes; Rodiere, René, *op. cit.*, *supra* nota 22, pp. 59 y siguientes; Manca, Plinio, *Studi di Diritto della Navigazione*, Milán, Dott. A. Giuffré Editore, 1961, t. II, pp. 367 a 374; Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele, *Manuale di Diritto della Navigazione*, 5a. ed., Milán, Dott. A. Giuffré Editore, 1969, pp. 403 a 408; Lord Chorley, M. A., Q. C. y Giles, O. C. *Shipping Law*, 6a. ed., Londres, Pitman Publishing, 1970, p. 112; Colinaux, Raoul P., *Carriage by Sea* (British Shipping Laws) 11a. ed., Londres, Stevens and Sons, 1963, vol. II, t. I, pp. 45 a 87. Esta obra fue originalmente escrita por T. G. Carver, de ahí que sea más conocida por el nombre de este autor.

propiedad como en el caso del conocimiento de embarque, o bien un derecho de garantía según sea el caso.³⁴

Además, en la propia legislación nacional se destaca esta función del título de crédito, y en especial del conocimiento de embarque, cuando se nos señala que:

El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y consiguientemente toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.³⁵

Por lo mismo, y en base a tales características, los títulos de crédito pueden definirse como los "documentos necesarios para ejercitar el derecho literal y autónomo que en ellos se consigna".³⁶

Por todo lo antes expuesto, muchos autores señalan que esta función es la más importante que tiene el conocimiento de embarque, aun cuando ello no quiere decir que las otras funciones no sean también importantes, ni deben dejar de ser estudiadas detenidamente, tanto por los estudiosos del derecho marítimo, como por los comerciantes, industriales y todas aquellas personas que utilicen regularmente el servicio del transporte marítimo de sus mercancías, así como por todos aquellos interesados de una u otra manera con este contrato de utilización del buque.³⁷

III. CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1. La primera clasificación de los conocimientos de embarque es aquella que se basa en el momento de la carga de las mercancías en el buque:

a) *Conocimiento embarcado u ordinario*. Es aquel que se extiende cuando las mercancías ya han sido embarcadas en el buque, podemos decir que es el conocimiento de embarque tradicional.³⁸

³⁴ Cervantes Ahumada, Raúl, *Títulos y operaciones de crédito*, 4a. ed., México, Editorial Herrero, 1964, pp. 19 a 24 y 189 a 194; Rodríguez y Rodríguez, Joaquín, *Curso de derecho mercantil*, 5a. ed., México, Editorial Porrúa, 1964, t. I, pp. 251 a 258 y 397 a 406.

³⁵ Artículo 170 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *Código de Comercio y Leyes Complementarias*, 37a. ed., México, Editorial Porrúa, 1980, p. 522.

³⁶ Vivante, César, *Tratado de derecho mercantil*, Madrid, 1933, t. III, p. 136.

³⁷ Lord Chorley, M. A., Q. C. y Giles, O. C., *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 160 a 171.

³⁸ Beltrán Montiel, Luis, *op. cit.*, *supra* nota 33, p. 301.

b) *Conocimiento recibido para embarque*. O sea aquel que se extiende cuando las mercancías se entregan a la empresa transportista antes de la llegada del buque, con la finalidad de lograr la rápida negociación del documento y los créditos documentarios bancarios, permitiendo así la circulación del capital y la riqueza. Facilita, asimismo, la celebración de la compraventa CIF (Costo seguro y flete).³⁹

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente reconoce este tipo de conocimiento de embarque en su artículo 169, cuando se afirma que si las mercancías hubieran sido recibidas para embarque, el documento deberá contener tal indicación, además de señalar el lugar donde deberán de almacenarse tales mercancías mientras se embarcan y el plazo que se fije para ello.⁴⁰

Sin embargo, como en nuestros puertos los almacenes, patios, cobertizos y bodegas, son administrados por el Estado, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la que los ha concesionado en los casos de los puertos importantes del país a las empresas de servicios portuarios, con lo que ha impedido prácticamente, que este tipo de conocimiento de embarque opere en nuestras exportaciones, ya que no están bajo su custodia, sino de la de un tercero, con lo que se impide la función de tal clase de documento.⁴¹

Algunos autores aun siguen sin reconocer este tipo de conocimiento de embarque, precisamente porque no consta en él que las mercancías han sido embarcadas a bordo del buque, señalando que ha sido difícil su admisión en el ámbito jurídico,⁴² lo que nos parece fuera de lugar,

³⁹ *Idem*, pp. 301 y 302; Manca, Plinio, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 362 a 365. También pueden verse en este sentido nuestros *Apuntes de derecho marítimo*, *op. cit.*, *supra* nota 31.

⁴⁰ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *Código de Comercio y Leyes Complementarias*, . . . , *op. cit.*, *supra* nota 35, p. 522.

⁴¹ Pueden examinarse en este sentido las concesiones otorgadas en los siguientes puertos: Acapulco, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Puerto Madero, Salina Cruz y Veracruz, así como al Gremio Unido de Alijadores, S. C. de R. L., en el caso de Tampico. Por otra parte, en su publicidad siempre incluyen el almacenaje, como un servicio más de los que prestan a los usuarios. Sin embargo, a partir de la requisita del Puerto de Veracruz, 30 de mayo de 1991, se ha decidido concesionar a la iniciativa privada los puertos nacionales, incluidos armadores y agentes marítimos entre otros, con lo que el empleo de tal forma de conocimiento de embarque, será generalizado. *Directorio de líneas navieras nacionales y extranjeras*, 4a. edición, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, pp. 191 a 200.

⁴² Vigier de Torres, Agustín, *op. cit.*, *supra* nota 29, pp. 595 y 596.

pues ya vimos como quedó incluido en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, también conocido como las Reglas de La Haya, así como en diversas leyes internas de países marítimos como Argentina, España, Francia e Italia, entre otros muchos. Además de que nuestra propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos lo recoge, con lo que le dan ese valor jurídico que tanto preocupa a esos autores.⁴³

2. La segunda clasificación de los conocimientos de embarque es la que se refiere a la persona titular del mismo, y por tanto se dividen en:

a) *Nominativos*. Es decir, aquellos en que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, por lo cual es la persona capacitada para exigir del transportista o porteador la entrega de las mercaderías en el puerto de destino.

El documento no es transmisible con la simple entrega, requiere además del endoso, de la cooperación del obligado, que debe notificar su cesión al portador o transportista, o bien a su representante.⁴⁴

b) *A la orden*. Aquellos en los que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, pero anteponiéndole la expresión "a la orden", desde luego, su transmisión se hace por el simple endoso, a través del cual el cedente o endosante transmite sus derechos al cesionario o endosatario, subrogándose así, en todos los derechos del primero.

Los endosos pueden ser ilimitados, por lo que es el más utilizado por la facilidad de su negociabilidad. Muchas veces se pone a la orden de una institución bancaria, que puede ser la acreditante o bien la confirmante en un crédito bancario simple o confirmado.⁴⁵

⁴³ Ley de Navegación Argentina, Ley 20094 del 15 de enero de 1973 (artículo 303); Transporte de Mercancías Bajo Conocimiento, Ley del 22 de diciembre de 1949 (artículo 20), España; "Loi 66-420" del 18 de junio de 1966 y el "Décret 66-1078" del 31 de diciembre de 1966, ambos contienen disposiciones sobre la materia en Francia, especialmente el segundo documento jurídico en sus artículos 33, 35 y 36; Codice della Navigazione del 30 de marzo de 1942 (artículo 158), Italia; y como ya vimos la ley mexicana lo hace en su artículo 169; *Ley de Navegación y Legislación Concordante*, Buenos Aires, *La Ley*, 1978, p. 41; Menéndez y Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, Juan Luis, *Código de las Leyes Marítimas*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1980, p. 1844; Rodiere, René, *op. cit.*, *supra* nota 2, pp. 56 a 58; *Codice della navigazione*, 8a. ed., Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1967, p. 94; Ley de Navegación y Comercio Marítimos, *op. cit.*, *supra* nota 35, p. 522.

⁴⁴ Cervantes Ahumada, Raúl, *op. cit.*, *supra* nota 34, pp. 30 y 31.

⁴⁵ Vigier de Torres, Agustín, *op. cit.*, *supra* nota 29, p. 588.

c) *Al porteador*. Aquellos en que no se expresa nominalmente, ni a la orden, al consignatario o al cargador en su caso, quedando siempre legitimado cualquier tenedor del documento.

No obstante que esta forma representa la de más fácil circulación del conocimiento de embarque, es muy poco utilizada, por el peligro que representa la pérdida del documento, ya que significaría que el que lo encontrara podría disponer fácilmente de las mercancías.⁴⁶

3. Otra clasificación se hace en base al modo de transporte, dividiéndose en:

a) *Mixto*. Es decir, aquel que abarca la totalidad de los modos de transporte a que se vea sometida una mercancía, o sea, una mercancía que fuera enviada desde la Ciudad de México hasta la de Viena, se vería protegida por este conocimiento de embarque, aun cuando para ello tenga que emplear el autotransporte, el ferrocarril, la vía aérea, el sistema fluvial y el transporte marítimo.⁴⁷

Cuando se negoció el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, adoptado el 24 de mayo de 1980, al discutirse el problema que representaba el "Documento de transporte multimodal" (DTM), nosotros hacíamos ver a los miembros de la delegación mexicana la importancia de tener como antecedente inmediato, y a la vista, precisamente este tipo de conocimiento de embarque, lo que facilitaría la discusión de los artículos relativos a este documento.⁴⁸

Aún antes, ya habíamos señalado con toda precisión esto, pues al hacer el análisis del Proyecto de Convenio de Transporte Combinado de Mercancías o Convenio TCM, de 1971, presentado por la, en ese entonces, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), desde el 22 de mayo de 1982 llamada Organización Marítima Internacional (OMI), decíamos:

Lo que perseguía el CMI (Comité Marítimo Internacional), era crear un documento representativo de las mercancías, a semejanza del conocimiento de embarque, que satisficiera, además, todas las condiciones del crédito documentario y susceptible de utilizarse como título probatorio de la existencia del contrato de transporte.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ Malvagni, Atilio, *op. cit.*, *supra* nota 1, pp. 706 a 709.

⁴⁸ Ver en este sentido los artículos 5 a 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, *TD/MT/CONF/16*, Nueva York, Naciones Unidas, 1980, pp. 6 a 10.

(A nuestro juicio) Esta figura quizá fuera la más adecuada, pues el documento sería un simple conocimiento de embarque directo y mixto, es decir, que incluiría diversos tipos de transporte y todos los transbordos necesarios.⁴⁹

Sin embargo, debemos evitar graves confusiones con este tipo de conocimiento de embarque, que pueden colocar a los estudiosos o interesados en la materia en situaciones difíciles, máxime cuando son instituciones gubernamentales las que hacen declaraciones como la siguiente, a través de sus publicaciones oficiales, nos referimos al Boletín Informativo de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

A este transporte [multimodal de mercancías] se le ha llamado también transporte combinado o intermodal, variando la denominación de uno a otro país o época. En México nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos le llama transporte combinado. . .⁵⁰

Más tarde, para apoyar su afirmación, menciona como ejemplo los artículos 181 y 182 de la citada Ley. Si examinamos los orígenes de nuestra norma jurídica en su exposición de motivos y en los comentarios del autor del proyecto original, Raúl Cervantes Ahumada, veremos que de ninguna manera se refieren tales disposiciones al transporte multimodal, ya que en realidad se trata de un simple transporte de mercancías por mar, que emplea otros modos de transporte, y por el cual se extiende, precisamente, un conocimiento de embarque mixto, que nada tiene que ver, según ya vimos, con el transporte multimodal.

Esto lo único que revela es desconocimiento del tema, y por lo mismo, deberá evitarse que personas no capacitadas en el derecho marítimo preparen trabajos de esta naturaleza, pues traen necesariamente dudas a sus lectores, induciéndolos a cometer graves errores.

Curiosamente, en la misma publicación, se nos da la razón, ya que se habla del conocimiento de embarque mixto, diciéndonos que éste se

⁴⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio, "El proyecto de convenio de transporte combinado de mercancías, sus implicaciones para los países en vías de desarrollo". *Boletín del Centro de Relaciones Internacionales*, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, marzo de 1972, núm. 16, p. 74.

⁵⁰ "México ratificó el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías". *Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo*, México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, mayo 10. de 1982, vol. II, núm. 6, p. 28.

extiende "...siempre y cuando comprenda un transporte marítimo intermedio".⁵¹

Luego, se puede concluir, que para este documento lo importante es el transporte marítimo y no los otros modos de transporte, de ahí que no pueda ser transporte multimodal lo que se señala en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues éste existe aun cuando no haya tramo marítimo alguno durante el acto de transporte.

Por otra parte, México, al igual que los demás países latinoamericanos, se opuso a llamar a este tipo de transporte combinado o intermodal, denominándolo multimodal, lo que aceptó el Grupo Preparatorio Intergubernamental creado para elaborar el proyecto de Convenio de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, y que hizo suyo la propia Junta de Comercio y Desarrollo en su séptimo periodo extraordinario de sesiones.⁵²

b) *Directo*. Que es el que comprende el transporte marítimo en su totalidad, es decir, desde el puerto de origen, incluidos los transbordos necesarios, hasta el puerto de destino de las mercancías.⁵³

Este sistema es muy usado, sobre todo para enviar carga a puertos con los que no se tienen servicios de línea directos. Por ejemplo, si queremos enviar carga de puertos mexicanos a Paraguay, tenemos que transbordar la carga de los buques de ultramar a los buques fluviales en Buenos Aires, para que nuestra carga llegue finalmente a Asunción o bien a Trinidad en Paraguay.

La canela que se enviaba de Sri-Lanka a México, utilizaba el puerto de Rotterdam para hacer el transbordo, es decir, se enviaba Colombo-Rotterdam-Veracruz o Tampico. Curiosamente se utilizaba poco el servicio de "The Scindia Steam Navigation Co., Ltd." (Scindia Line), que todavía hoy hace viajes directos desde puertos de la India y Sri-Lanka a puertos mexicanos.⁵⁴

⁵¹ "Terminología Marítima. Bill of Lading". *Boletín Informativo...* op. cit., supra nota 50, p. 31.

⁵² Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional acerca de su cuarto periodo de sesiones. TD/31/682. TD/B/AC.15/34, Ginebra, UNCTAD, 29 de agosto de 1976, p. 1; Salgado y Salgado, José Eusebio, "México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías". *Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales* 1980, México, ENEP Acatlán, UNAM, 1981, p. 313.

⁵³ Malvagni, Atilio, op. cit., supra nota 1, pp. 706 a 709.

⁵⁴ Estas experiencias las vivimos personalmente cuando estuvimos al servicio de la Agencia Marítima González Zorrilla, S. A., representante de los armadores

4. Otra clasificación se refiere al momento del pago, así, el conocimiento de embarque se puede dividir en:

a) *Conocimiento de embarque pagado*, y b) *Conocimiento de embarque por cobrar*. O sea que, uno ha sido pagado en el puerto de origen y el otro se pagará en el puerto de destino. Siempre ha existido la tendencia a cobrar el flete marítimo desde que las mercancías son embarcadas, pero si la compraventa se hace sobre la base FOB, libre a bordo del buque, será el comprador quien pague el flete en destino, pues de otra manera no tendría razón de ser.⁵⁵

5. Tenemos también la clasificación por el tipo de forma que se emplea, es decir: a) *Forma larga*, y b) *forma corta*. Según se use aquella forma que contiene todas las cláusulas impresas en el conocimiento de embarque, forma larga, o aquella que no las contiene, pero que se entiende se le aplican, forma corta.

Así, generalmente, en esta última se pone la siguiente redacción:

*It is agreed that the receipt, custody, carriage, delivery and/or transshipping of the goods are subject to the terms appearing on the face and back hereof and also the terms contained in the carrier's regular long form bill of lading as now in use. . .*⁵⁶

6. Por otra parte, existe la clasificación que se establece en base a la facilidad de la negociación comercial del documento, o sea: a) *Conocimiento de embarque negociable*, y b) *conocimiento de embarque no negociable*. Son negociables aquellos cuyo traspaso, cesión o endoso

Empresa Líneas Marítimas Argentinas, S. A. (ELMA), única línea que aceptaba en ese entonces carga para los puertos paraguayos con transbordo en Buenos Aires y extendía conocimientos de embarque directos, y del recientemente desaparecido "Deutsch Dampfschiffbarts-Gesellschaft" (Hansa Line), en la que se movía la cañela. Muchas veces tuvimos que elaborar estos conocimientos de embarque, al tener que hacerles correcciones aceptadas, trabajo que desempeñamos entre los años 1964 a 1966.

⁵⁵ Salgado y Salgado, José Eusebio, *op. cit.*, *supra* nota 31; Garibi Undabarrena, José María, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 91 y siguientes. La misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos hace ver esta clasificación en el artículo 168, fracción VI, *op. cit.*, *supra* nota 35, p. 552.

⁵⁶ "Se acuerda que el recibo, custodia, transporte, entrega y/o transbordo de las mercancías están sujetos a los términos que aparecen en la parte de enfrente y en la de atrás del documento y también a los términos contenidos en la forma larga del conocimiento de embarque que el transportista usa regularmente. . ." Hemos tomado como base los conocimientos de embarque *short form* y *long form* de la empresa armadora japonesa Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., una de las empresas marítimas más grandes del mundo.

puede ajustarse o acordarse, en tanto que no negociables serán aquellos que no pueden endosarse, cederse o traspasarse.⁵⁷

7. Finalmente, la última clasificación que nosotros explicamos y que muy pocos autores recogen como tal, es la que se refiere a la existencia o inexistencia de anotaciones en el conocimiento de embarque, con lo que se pueden dividir en:

a) *Limpios* y b) *sucios*. Son limpios aquellos que no tienen anotación alguna por parte del oficial encargado de la carga, que casi siempre lo es el primer oficial.

Son sucios aquellos que llevan anotaciones hechas por el Primer Oficial. Desde luego, dichas anotaciones deberán ser extraordinarias y por lo mismo indicarán faltantes, sobrantes, derramas, roturas, embalaje deficiente, falta de marcaje o señalamiento y otras.

O sea que, esas anotaciones nada tienen que ver con el contenido propio que el conocimiento de embarque deberá tener, es decir:

a) Nombre, domicilio y firma del transportista o porteador.

b) Nombre y domicilio del consignatario o de la persona a cuya orden se expide el conocimiento de embarque o bien la indicación de que es al portador.

c) Nombre y domicilio del cargador.

d) Número del conocimiento de embarque.

e) Naturaleza, calidad, números, marcas y demás circunstancias que sirvan para describir las mercancías.

f) Importe del flete y otros gastos, así como la indicación de la tarifa que debe aplicarse y si han sido pagados o deberán ser cobrados en destino los fletes.

g) Indicación del puerto de origen y del de destino.

h) Por último, nombre del buque y la indicación de su nacionalidad o matrícula.⁵⁸

Esta clasificación es muy importante, ya que en las compraventas marítimas internacionales es necesario contar siempre con un conocimiento

⁵⁷ Para esta clasificación seguimos lo que sobre los cheques no negociables nos dice en su libro Cervantes Ahumada, Raúl, *op. cit.*, *supra* nota 34, p. 147.

⁵⁸ Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículos 168, *op. cit.*, *supra* nota 35, p. 522; *Incoterms. Regles internationales pour l'interpretation des terms commerciaux*, 5a. ed., París, Cámara de Comercio Internacional, 1980, pp. 48 a 57. *The Problem of Clean Bills of Lading*, París, Cámara de Comercio Internacional, 1974. Pequeño folleto que por su importancia debe ser leído detenidamente por todos los interesados en el conocimiento de embarque y en la problemática comercial internacional.

de embarque limpio, así, en la compraventa CIF se señala en su cláusula siete lo siguiente:

*Fournir sans délai a ses frais a l'acheteur un connaissance net negociable pour le port de destin convenu. . .*⁵⁹

Por otra parte, en los créditos bancarios, el conocimiento de embarque limpio juega un papel muy importante, ya que es imprescindible para todo cargador o consignatario de las mercancías el contar con ese instrumento documentario para utilizarlo en todas sus operaciones comerciales de cualquier orden.⁶⁰

Resumiendo, para poder ver de manera clara la clasificación de los conocimientos de embarque, a continuación presentamos un cuadro sinóptico:

| | | | |
|-----------------------------------|---|------------------------------------|---|
| CONOCIMIEN- TOS DE EMBARQUE | { | momento de carga de las mercancías | { embarcado u ordinario recibido para embarque |
| | | por la persona titular | { nominativo a la orden al portador |
| | | por los modos de transporte | { mixto directo |
| | | por el momento del pago | { pagado por cobrar |
| | | por el tipo de forma usada | { largo corto |
| | | por su facilidad de negociación | { negociable no negociable |
| | | por las anotaciones que se hacen | { limpio sucio |

⁵⁹ "Suministrar sin demora al comprador, y por su cuenta, un conocimiento de embarque limpio y negociable para el puerto de destino convenido. . .". *Inco-terms. . .*, pp. 51 y 53.

⁶⁰ Elena Escalera, Alfredo E., "Algunos consejos sobre conocimientos limpios", *Revista de derecho marítimo*. Homenaje al doctor Atilio Malvagni, Buenos Aires, Asociación Argentina de Derecho Marítimo, julio de 1970, pp. 230 a 232.

Finalmente, un conocimiento de embarque hoy día se extiende, generalmente, embarcado, a la orden, directo, pagado, en forma larga, negociable y limpio. Además, en tres originales y tantas copias no negociables como requiera el cargador, desde luego, cuando las mercancías son entregadas en el destino contra entrega y presentación de uno de los originales, los demás carecen de valor. Los mismos documentos señalan en su reverso lo siguiente: "En fe de lo cual, el capitán o el agente del mencionado buque ha firmado. . . conocimientos originales todos de un mismo tenor y fecha, y cumplido uno, quedan sin efecto los otros".⁶¹

Esos tres originales tienen su razón de ser en la práctica, uno tendrá el cargador el interés en hacerlo llegar al destinatario, otro guardarlo él como un instrumento para hacerlo valer en caso necesario ante el porteador o el asegurador, y otro para hacerlo llegar al banco intermediario, cuando el conocimiento de embarque es a la orden.

IV. DOCUMENTOS SUSCEPTIBLES DE SER CONFUNDIDOS CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

1. *Las órdenes de entrega o delivery orders*

Es muy común en los medios marítimos el confundir, por desconocimiento, ciertos documentos ligados con el conocimiento de embarque y el contrato de transporte marítimo. Uno de esos documentos es la orden de entrega, más conocida en los medios comerciales internacionales por su nombre inglés, *delivery order*.⁶²

En realidad, las órdenes de entrega son documentos que se emplean para transferir o constituir garantías sobre parte de la carga que ampara un conocimiento de embarque, ya que este documento es un título de crédito indivisible y por lo mismo no susceptible de ser fraccionado.⁶³

Ninguna legislación, así como tampoco en la práctica, se ha reconocido a estas "órdenes de entrega", como formas de conocimiento de embarque, ni mucho menos como constitutivas del mismo.

⁶¹ Malvagni, Atilio, *op. cit.*, *supra* nota 1, pp. 157 a 159.

⁶² En México, como en el resto del mundo, se usa el término inglés, pues como es sabido, este idioma es el marítimo por excelencia, gracias a la posición privilegiada que ocupó el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte durante más de cien años (1815-1945). Todos los autores consultados por nosotros en nuestro trabajo usan, asimismo, esta denominación inglesa, además, de que el *delivery order* nació en los puertos de la Gran Bretaña.

⁶³ Vigier de Torres, Agustín, *op. cit.*, *supra* nota 29, p. 596.

Para comprender mejor lo antes afirmado, daremos a continuación la definición que de la orden de entrega nos da Fariña en su obra: "Documento mediante el cual. . . el tenedor. . . del conocimiento (de embarque) fracciona las mercancías para su venta, o bien para constituir una garantía con parte de ellas durante el transporte [marítimo]. . . informando de ello al capitán del buque".⁶⁴

Definición, que sin lugar a dudas, se refiere a lo que la doctrina italiana llama "órdenes de entrega propias" (*ordini di consegna propri*), las que serán "impropias" (*impropri*), cuando el capitán del buque no haya sido notificado de su emisión.⁶⁵

Por otra parte, Rodiere reconoce tres tipos de estos documentos como los más importantes, aun cuando dice que podrá haber tantos como usos locales existan en los diversos puertos del mundo, sin embargo, destaca los tres a que hacíamos mención:

1. Las órdenes de entrega expedidas por el vendedor, cargador de las mercancías, sin contrafirma. Aquí, el conocimiento de embarque queda en manos del vendedor o de su agente en el puerto de destino.

Esta forma es muy peligrosa, pues el tenedor de la orden no queda protegido de los fraudes y errores del vendedor, además de que el transportista no responderá ante él, sino hasta el límite de lo establecido en el propio conocimiento de embarque.

2. Las órdenes de entrega reconocidas por el transportista o emitidas por él, quien las hará sólo hasta que tenga en su poder el conocimiento de embarque. Éstas tienen pocos problemas, aun cuando tampoco son muy aceptadas por la doctrina.

3. Las órdenes de entrega emitidas por un tercero, depositario del conocimiento de embarque, que generalmente puede ser un banco. El tercero deberá proteger los intereses de los compradores con los cuales se compromete, así como de los vendedores por los que actúa como mandatario.⁶⁶

La verdad es que las órdenes de entrega emitidas por el vendedor o el tercero depositario del conocimiento de embarque, no tienen más valor que el de ser simples indicativos de una entrega y que por lo mismo

⁶⁴ Fariña, Francisco, *op. cit.*, *supra* nota 33, p. 231.

⁶⁵ Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 417 y 418; Manca, Plinio, *op. cit.*, *supra* nota 33, t. II, pp. 363 a 365.

⁶⁶ Rodiere, René, *op. cit.*, *supra* nota 2, t. II, pp. 187 a 190.

no dan al tenedor de ellas la posibilidad de presentar una acción en contra del transportista, ya que ni siquiera lo conocen.⁶⁷

Por lo mismo, las otras formas no podrán ser nunca consideradas como órdenes de entrega contra lo que afirman diversos autores, es más, el derecho inglés no reconoce a las órdenes de entrega como títulos representativos de las mercancías.⁶⁸

En realidad este documento sirve para las compraventas marítimas internacionales, en lo particular en la compraventa CIF, por lo mismo no podrá ser nunca considerado como documento característico del transporte marítimo.⁶⁹

Finalmente, las Reglas de Varsovia, adoptadas en 1928 en la XXXV Conferencia de la "Internacional Law Association" (ILA), disponen que no podrá admitirse implícita ni explícitamente la sustitución del conocimiento de embarque por la orden de entrega, Regla 7,⁷⁰ de ahí que tengamos que concluir que la orden de entrega no es una clase de conocimiento de embarque, ni mucho menos un documento sustitutivo del mismo.

2. Boleta de embarque

Es la que extiende el agente marítimo o bien el propio armador dirigida al capitán del buque; basándose en la declaración de embarque que

⁶⁷ *Idem*, p. 326.

⁶⁸ *Idem*, pp. 326 y 189. Los autores italianos así lo reconocen, basándose en el artículo 466 del "Codice della Navigazione". En igual sentido siguen los autores argentinos, entre los que podemos destacar Atilio Malvagni, Beltrán Montiel y González Lebrero. En España tenemos a Hernández Yzal, que se apoya para su afirmación en la Ley española del 22 de diciembre de 1949, "Transporte de mercancías bajo conocimiento". Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no hace ninguna mención a las órdenes de entrega. Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 417 y 418; Manca, Plinio, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 363 a 365; Malvagni, Atilio, *op. cit.*, *supra* nota 1, pp. 718 a 722; Beltrán Montiel, Luis, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 302 y 303; González Lebrero, Rodolfo A., *op. cit.*, *supra* nota 32, pp. 40 y 293; Hernández Yzal, Santiago, *El flete en el transporte marítimo. Contratación y tarificación*, Barcelona, Gráficas Salvá, 1980, pp. 537; Cervantes Ahumada, Raúl, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 604 a 619, para nada se ocupa de los *delivery orders*, precisamente por lo que dijimos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. En el mismo sentido tenemos al otro autor mexicano, que reproduce por cierto los artículos de la Ley en su obra. Olivera de Luna, Omar, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 167 a 181.

⁶⁹ Malvagni, Atilio, *op. cit.*, *supra* nota 1, pp. 721 y 722.

⁷⁰ *Ibidem*, *Index of the Reports of Conferences (1873-1972)*, Londres, International Law Association, 1975, pp. 8, 9, 38 y 39.

hace el cargador, es decir los datos que da éste para la individualización de la mercancía, como son: naturaleza, cantidad, peso, volumen, calidad y marcas entre otros; para que reciba determinada carga.⁷¹

Precisamente, en este documento se basa el capitán del buque, auxiliado por el primer oficial, para asignar día y hora en que deberán ponerse las mercancías al costado del buque para ser cargadas.

A esta boleta se refiere Rodiere como uno de los otros documentos del transporte marítimo y lo clasifica entre las órdenes y bonos de carga, destacando, como en el caso de los otros, su inferioridad frente al conocimiento de embarque, ya que claramente señala que sólo este último representa a las mercancías.⁷²

La boleta servirá, asimismo, para que el capitán, a través del primer oficial, haga entrega de los recibos provisionales, de que ha recibido a bordo determinada mercancía.⁷³

3. Recibo provisional o "mate's receipt" ⁷⁴

Este documento, como el anterior, también se confunde equivocadamente con el conocimiento de embarque, pero si examinamos su concepto veremos que ésto es imposible: "Documento expedido por el oficial de la carga, al recibo de ésta a bordo, de carácter temporal, que puede ser cambiado por el conocimiento de embarque".⁷⁵

Por supuesto, este documento no es negociable, y como los dos anteriores, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente no se ocupa de ellos, lo que ha provocado que los usuarios mexicanos del transporte marítimo lo desconozcan y no los exijan en caso necesario para poder modificar la situación de su carga y se les extienda a la larga un conocimiento de embarque limpio, contra una carta de garantía.

⁷¹ Malvagni, Atilio, *op. cit.*, *supra* nota 1, pp. 209 y 210.

⁷² Rodiere, René, *op. cit.*, *supra* nota 2, t. II, pp. 121 a 129. Curiosamente nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no hace referencia a este tipo de documentos, como tampoco los tratadistas mexicanos. Leyes como la argentina, artículos 295 y siguientes y la italiana, artículos 457 y siguientes, cuidadosamente se refieren a ellos.

⁷³ Malvagni, Atilio, *op. cit.*, *supra* nota 1, p. 210.

⁷⁴ Recibo del oficial de la carga, es la traducción de este término inglés.

⁷⁵ Stevens, Edward F., *Dictionary of Shipping Terms and Phrases*, 2a. ed., Londres, Pitman Publishing, 1971, p. 63; Branch, Alan E., *Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations*, Londres, Witherby and Co., Ltd., 1976, p. 71.

Al igual que en la boleta de embarque, en el recibo provisional se individualiza la mercancía con datos como: naturaleza, cantidad, peso, volumen, calidad y marcas entre otros.

El recibo provisional se canjeará más tarde por el conocimiento de embarque, que deberá ser expedido dentro de las veinticuatro horas siguientes a la entrega del primero, nos dicen las leyes que se ocupan de este documento.⁷⁶

Como el capitán del buque, el agente marítimo o el armador sólo entregan el conocimiento de embarque al cargador cuyo nombre aparece en el recibo provisional, claramente podemos ver que este documento no es negociable. Además, de que su destino siempre será el de ser canjeado por el conocimiento de embarque.⁷⁷

4. La carta de garantía

Este documento es aquel mediante el cual el cargador se hace responsable del pago de cualquier cantidad que el armador transportista tenga que pagar al destinatario a causa de un hecho determinado que ha dañado las mercancías y cuya mención se ha omitido en el conocimiento de embarque, para que éste siga limpio, es decir sin anotación o reserva alguna.⁷⁸

La doctrina ha actuado de manera contradictoria en esta materia, pues mientras algunos autores juzgan que en la mayoría de los casos la entrega y aceptación de una carta de garantía cubre, aparentemente, actos fraudulentos que a la larga causan serios daños a terceros. Incluso en sendas jurisprudencias los tribunales supremos de Estados Unidos y la Gran Bretaña han considerado la expedición de tal documento como fraude.⁷⁹

Pero, por otra parte, es también injusto el impedir la negociación de un crédito documentario, debido a la intransigencia del capitán de no otorgar un conocimiento de embarque limpio, bien por su desconocimiento técnico del producto que se embarca, o bien por el temor de quedar mal frente a su armador.

⁷⁶ *Ley de Navegación y Legislación Concordante...* op. cit., supra nota 43, artículo 298, p. 40; *Codice della Navigazione...* op. cit., supra nota 43, artículo 458, p. 94.

⁷⁷ Garibi Undabarrena, José María, op. cit., supra nota 33, pp. 96 y 97; Malvagni, Atilio, op. cit., supra nota 1, pp. 210 a 212.

⁷⁸ *Idem*, p. 520.

⁷⁹ Vigier de Torres, Agustín, op. cit., supra nota 29, pp. 606 a 608.

Asimismo, tomando en consideración la inseguridad de los puertos de los países en desarrollo, por los frecuentes robos, es injusto que un embarcador o cargador que ha cumplido con todo cuidado las exigencias de su comprador y de las autoridades nacionales para realizar la exportación de sus productos no pueda cobrar un crédito a su favor por algo que él no hizo.⁸⁰

De esta suerte, en algunas legislaciones se incluyen disposiciones sobre estos documentos, desde luego, obligando únicamente al cargador que lo extiende y al armador o transportista que lo acepta, en este sentido tenemos a la Ley de Navegación de Argentina, que en su artículo 300 nos dice: "Son válidas las cartas de garantía entre cargador y transportador y no pueden ser opuestas al consignatario ni a terceros. Son nulas las cartas de garantía que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley".⁸¹

En nuestra legislación, jurisprudencia o doctrina no hay nada relacionado con este documento, es la práctica comercial la que le ha dado valor en nuestros medios mercantiles. De esta situación nos percatamos detenidamente a lo largo de nuestra práctica cotidiana al elaborar los conocimientos de embarque o bien al tener que revisarlos, reconociendo, además, su necesidad; documento que como puede verse nunca sustituye al conocimiento de embarque, del cual depende siempre.

Por ello, al prepararse las instrucciones de la delegación mexicana que asistirían a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Hamburgo, del 6 al 31 de marzo de 1978, en la que se aprobó el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo,⁸² insistimos mucho en lo relativo a la inclusión de las cartas de garantía, para proteger el comercio exterior mexicano, especialmente nuestras exportaciones.

Aceptamos con los distinguidos profesores universitarios Roberto L. Mantilla Molina y Jorge Barrera Graf, que tal documento efectivamente se prestaba al fraude, pero demostramos que era un mal necesario, dados los problemas que los cargadores mexicanos enfrentaban en los puertos nacionales, con los transportes internos o con los trámites de exportación, por lo que, expuestas nuestras razones, se incluyó lo señalado y en el Convenio quedó estipulado lo relativo a la carta de garantía,

⁸⁰ Beltrán Montiel, Luis, *op. cit.*, *supra* nota 33, pp. 309 y 310.

⁸¹ *Ley de Navegación y Legislación Concordante*, *op. cit.*, *supra* nota 43, p. 40.

⁸² El Transporte Marítimo en 1978. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/182/Rev.1, Nueva York, Naciones Unidas, 1980, p. 36.

artículo 17, desde luego, cuidándose lo relacionado con el valor frente a terceros y al fraude.⁸³

Al terminar nuestro capítulo, tenemos que concluir que a lo largo de la historia el conocimiento de embarque sufrió los necesarios cambios para llegar a nuestros días en la forma que lo conocemos, por ello destacamos sólo aquellos momentos que permitan a nuestros lectores comprender mejor el documento cuyo estudio aquí nos ocupa.

Sin embargo, es triste reconocer, que después de que le costó a la humanidad más de seiscientos años alcanzar este documento en su forma actual, se tenga hoy día que revisar por los problemas que ha creado, dada su dificultad de tramitación, incluyéndosele asimismo, como uno de los elementos entre otros muchos, que limitan el tráfico marítimo internacional.

Por otra parte, se encuentra también el problema que representa el fraude marítimo con el conocimiento de embarque, por lo que deberán tomarse medidas encaminadas a extinguirlo, como será: la educación de los compradores, establecimiento de servicios de protección por los bancos y prevención de éstos a sus clientes sobre este tipo de delito, registro central de conocimientos de embarque y empleo del conocimiento de embarque "seguro".

Como búsqueda a la solución de ese problema, el CMI llegó a tres propuestas muy interesantes en su XXXIV Conferencia celebrada en París del 24 al 29 de junio de 1990:

- a) La adopción de unas Reglas Uniformes sobre las Cartas o Guías de Transporte Marítimo, "Seaway Bill"
- b) La adopción de unas Reglas Uniformes relativas a los Conocimientos de Embarque Electrónicos.
- c) La búsqueda de una ley uniforme internacional sobre el transporte de mercancías por mar en la década de los 90.

Las dos primeras no son obligatorias, por ser recomendaciones, en el caso de la primera, debió buscarse una regulación más amplia de los conocimientos de embarque no negociables, que era en realidad lo que se deseaba para evitar el fraude marítimo, impidiendo su circulación.

Por lo que se refiere a la segunda, reconocemos con la CCI lo difícil que será el reemplazo del conocimiento de embarque por los procedimientos electrónicos.

⁸³ *Op. cit.*, *supra* nota 26, pp. 13-14.

Respecto de la tercera, no hay tal necesidad, pues el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo del 30 de marzo de 1978 ya es una ley internacional que uniforma lo relativo al conocimiento de embarque y nos resuelve los problemas planteados en el seno del CMI.