

**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES**

**IMPORTANCIA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE
EMBARQUE EN EL DERECHO MERCANTIL
GUATEMALTECO**

TESIS

Presentada a la Honorable Junta Directiva
de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la
Universidad de San Carlos de Guatemala

Por

FRANCISCO RENÉ LÓPEZ PINZÓN

Previo a conferírsele el grado académico de

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

Y los títulos profesionales de

ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, junio 2013

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO: Lic. Avidán Ortiz Orellana
VOCAL III: Lic. Luis Fernando López Díaz
VOCAL IV: Br. Victor Andrés Marroquín Mijangos
VOCAL V: Br. Rocael López González
SECRETARIA: Licda. Rosario Gil Pérez

**TRIBUNAL QUE PRACTICÓ
EL EXAMEN TÉCNICO PROFESIONAL**

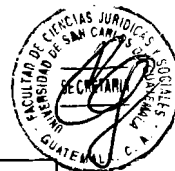
Primera Fase:

Presidente: Lic. Héctor Leonel Mazariegos Gonzalez
Vocal: Lic. Eduardo Chinchilla Girón
Secretario: Lic. Epifanio Monterroso Paniagua

Segunda Fase:

Presidente: Lic. Carlos Manuel Castro Monroy
Vocal: Lic. Marco Tulio Escobar Herrera
Secretaria: Lic. Mirza Eugenia Irungaray López

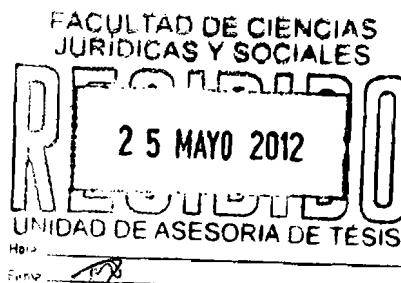
RAZÓN: “Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas y contenido de la tesis”. (Artículo 43 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público).



Licda. Karla Alejandra Ruíz Pérez
Abogada y Notaria
Colegiada 9,635

Guatemala, 25 de mayo del año 2012

Lic. Luis Efraín Guzmán Morales
Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Su Despacho.



Licenciado Guzmán Morales:

Le informo que de conformidad con el nombramiento emitido por el despacho a su cargo, procedí a la asesoría del trabajo de tesis del bachiller Francisco René López Pinzón; que se denomina: **"IMPORTANCIA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO"**. Después de la asesoría encomendada, le doy a conocer lo siguiente:

1. El contenido de la tesis es científico y técnico, y para su desarrollo se utilizó la legislación y doctrina acorde a su contenido.
2. Se desarrollaron los distintos pasos del proceso investigativo mediante la aplicación de los correspondientes métodos y técnicas de investigación. Los métodos utilizados fueron: el analítico, porque se dio a conocer la preeminencia del embarque en el derecho mercantil; el sintético, estableció sus características; el inductivo, dio a conocer el embarque, y el deductivo, indicó la normativa legal. Durante el procedimiento de la investigación se aplicaron las técnicas de fichas bibliográficas y documental, las cuales fueron de utilidad para la recolección de la información jurídica y doctrinaria para el desarrollo de la tesis.
3. El ponente, redactó el contenido mediante el lenguaje apropiado. Los objetivos determinaron y establecieron los fundamentos jurídicos del conocimiento de embarque.
4. El tema de la tesis es una contribución científica y de útil consulta tanto para profesionales como para estudiantes, en donde el ponente señala un amplio contenido del tema investigado.
5. La hipótesis formulada se comprobó y determinó los efectos del conocimiento de embarque de conformidad con la legislación mercantil guatemalteca. Las conclusiones y recomendaciones de la tesis tienen congruencia con el contenido desarrollado, y se redactaron de manera sencilla y constituyen supuestos ciertos.



Licda. Karla Alejandra Ruíz Pérez
Abogada y Notaria
Colegiada 9,635

6. Se empleó bibliografía adecuada y actualizada en relación al tema contenido en los capítulos correspondientes. Al sustentante se le sugirieron enmiendas conforme el desarrollo de su investigación, respetando su posición ideológica.

La tesis desarrollada por el sustentante cumple con los requisitos que establece el Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura de Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, por lo que emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para continuar el trámite correspondiente para la evaluación por parte del Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar el grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Atentamente.


Licda. Karla Alejandra Ruíz Pérez
Asesor de Tesis
Colegiado 9,635

Licda. Karla Alejandra Ruíz Pérez
Abogada y Notaria

Villa 5, 7-65 zona 4 Edificio El Ángel sexto nivel oficina 63
Tel: 50874143



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Edificio S-7, Ciudad Universitaria
Guatemala, Guatemala

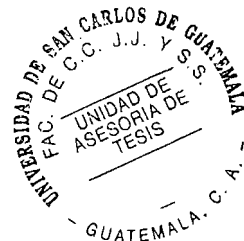


UNIDAD ASESORÍA DE TESIS DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, cinco de junio de dos mil doce.

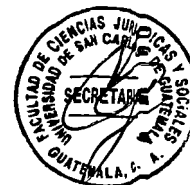
Atentamente, pase al (a la) LICENCIADO (A): **GAMALIEL SENTES LUNA**, para que proceda a revisar el trabajo de tesis del (de la) estudiante: **FRANCISCO RENÉ LÓPEZ PINZÓN, CARNÉ 9517146** Intitulado: **“IMPORTANCIA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO”**.

Me permito hacer de su conocimiento que está facultado (a) para realizar las modificaciones de forma y fondo que tengan por objeto mejorar la investigación, asimismo, del título de trabajo de tesis. En el dictamen correspondiente debe hacer constar el contenido del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, el cual dice: “Tanto el asesor como el revisor de tesis, harán constar en los dictámenes correspondientes, su opinión respecto del contenido científico y técnico de la tesis, la metodología y las técnicas de investigación utilizadas, la redacción, los cuadros estadísticos si fueren necesarios, la contribución científica de la misma, las conclusiones, las recomendaciones y la bibliografía utilizada, si aprueban o desaprueban el trabajo de investigación y otras consideraciones que estime pertinentes”.

LIC. CARLOS EBERTITO HERRERA RECINOS
JEFE DE LA UNIDAD ASESORÍA DE TESIS



cc.Unidad de Tesis
CEHR/iyrc



Licenciado
Amaliet Sentes Luna
Colegiado 6522
Abogado y Notario

Guatemala, 19 de junio del año 2012

Licenciado

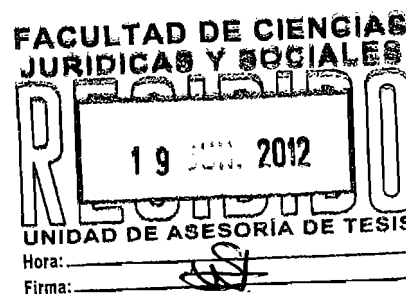
Carlos Ebertito Herrera Recinos

Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Universidad de San Carlos de Guatemala

Su Despacho.



Señor Jefe de la Unidad de Asesoría de Tesis:

Hago de su conocimiento que procedí a la revisión de tesis del bachiller Francisco René López Pinzón, según nombramiento del despacho a su cargo de fecha cinco de junio del año dos mil doce; intitulada: **“IMPORTANCIA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO”**. Después de la revisión prestada, hago de su conocimiento:

- 1) En relación al contenido técnico y científico de la tesis, la misma es de importancia debido a que analiza y estudia jurídicamente el conocimiento de embarque regulado en la legislación mercantil guatemalteca.
- 2) Al desarrollar la tesis se utilizaron los métodos y las técnicas de investigación adecuados. Los métodos utilizados fueron: analítico, el cual dio a conocer la importancia del conocimiento de embarque; el sintético, estableció sus consecuencias legales; el inductivo, dio a conocer sus características; y el deductivo, indicó la regulación legal. El procedimiento para la elaboración de la misma, abarcó las técnicas de fichas bibliográficas y la documental.
- 3) En cuanto a la redacción de la tesis, se llevó a cabo empleando un lenguaje apropiado. Los objetivos, señalaron las características y consecuencias legales del conocimiento de embarque.

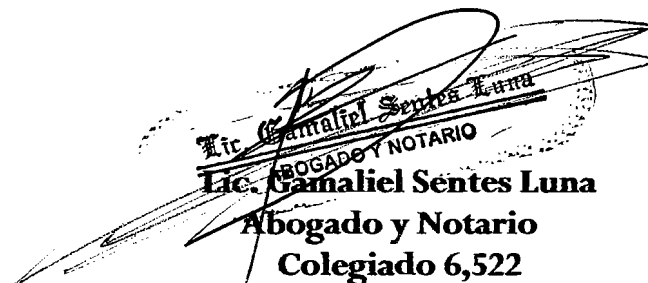


Licenciado
Samaliel Sentes Luna
Colegiado 6522
Abogado y Notario

- 4) La contribución científica del trabajo llevado a cabo por el sustentante es fundamental para Guatemala, debido a que analiza jurídicamente el tema de la tesis.
- 5) Las conclusiones y recomendaciones de la tesis, tienen congruencia con los capítulos desarrollados. Personalmente me encargué de guiarlo durante las etapas respectivas al proceso de investigación, empleando los métodos apropiados, que permitieron la comprobación de la hipótesis formulada; relativa a señalar el conocimiento de embarque.
- 6) Se utilizó la bibliografía adecuada y la misma tiene relación con el trabajo de tesis y con el contenido de los capítulos desarrollados.

La tesis reúne los requisitos legales del Artículo 32 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público, motivo por el cual emito **DICTAMEN FAVORABLE**, para que pueda continuar con el trámite respectivo, para evaluarse posteriormente por el Tribunal Examinador en el Examen Público de Tesis, previo a optar al grado académico de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Atentamente.


Lic. Samaliel Sentes Luna
ABOGADO Y NOTARIO
Lic. Samaliel Sentes Luna
Abogado y Notario
Colegiado 6,522
Revisor de Tesis



FACULTAD DE CIENCIAS
JURÍDICAS Y SOCIALES

Ciudad Universitaria, zona 12
GUATEMALA, C.A.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES. Guatemala, 07 de mayo de 2013.

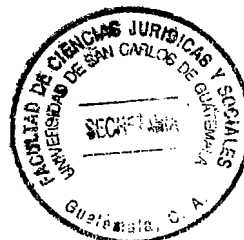
Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la impresión del trabajo de tesis del estudiante FRANCISCO RENÉ LÓPEZ PINZÓN, titulado IMPORTANCIA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE EN EL DERECHO MERCANTIL GUATEMALTECO. Artículos: 31, 33 y 34 del Normativo para la Elaboración de Tesis de Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales y del Examen General Público.

BAMO/slh.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'BAMO/slh.', written over a circular stamp.

Lic. Avidan Ortiz Orellana
DECANO

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Avidan Ortiz Orellana', written over a circular stamp.



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rosaris', written next to a circular stamp.



DEDICATORIA

- A DIOS:** Por ser la fuente de sabiduría para mi vida y guiarme en mi camino, para lograr la meta propuesta.
- A MIS PADRES:** Asisclo López Ramírez (Q.E.P.D), Marta Lida Pinzón Hernández, por ser ejemplo de sacrificio y esfuerzo que impulsaron a culminar mis metas.
- A MIS HERMANOS:** Aura Leticia López de León de Velasco, Mynor López Pinzón, Lesbia Areldi Cabrera Pinzón, Geni Yanira Pinzón Hernández y Edin Aroldo Pérez Pinzón, Francisca Hernández y Marcos López (Q.E.P.D).
- A MIS TÍOS Y TÍAS:** Con todo mi cariño.
- A MIS PRIMOS Y PRIMAS:** Con todo cariño y respeto.
- A MIS SOBRINOS:** Con todo amor y cariño.
- A MIS AMIGOS:** Lic. Francisco Flores Sandoval, Lic. Mario René Cano Recinos, Lic. José Domingo Lemus Saénz, Doctor Eddi Walter Oliva Hernández, Licda. Ada Elizabeth Samayoa Pérez, Sra. Carmen Cordón, Sra. Sofía Juárez Ramazzini, Licda. Karla Alejandra Ruíz Pérez, Lic. Cesar Fernando Álvarez Duarte, Laura Contreras, Lic. Hugo Cabrera Navas, Lic. Byron Martínez, Lic. Juventino Chitay Hernández, Ing. Marlon Cabrera, Ileana Gómez, Lic. Mario René Cano Gutiérrez, Marco Vinicio Álvarez, Lilian Lucrecia Arrivillaga Perdomo,



René, Silvia y Oscar Quisquic, Sra. Carolina Estrada Oliva, Sra. Claudia Zuzzely Chinchilla, Juan Andrés Dávila Flores, Familias: Flores Cordón, De la Rosa Juárez, Dávila Tobar, Chang Pérez, Arrivillaga Perdomo, a mi grupo Capítulo La Fuente.

A: Todos los catedráticos que me compartieron sus conocimientos para mi formación profesional.

A: La Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, por haberme formado a través de sus docentes y a la gloriosa Universidad de San Carlos de Guatemala por haberme permitido y albergado en sus aulas, y así poder cumplir con una de mis metas profesionales.



INTRODUCCIÓN

El conocimiento de embarque sirve como título de propiedad, como contrato de flete entre la empresa naviera y el remitente, y como recibo de bienes otorgado por la naviera al remitente, y especifica el lugar de entrega de los bienes, los pagos de flete por realizar, y a quién se consignan los bienes.

Consiste, en la consagración documental de la seguridad jurídica en la contratación de transportes marítimos de carga, y es irremplazable como tal en sus funciones de afianzarla, para las partes, o sea, de transportador-cargador y de los sujetos que luego, normalmente, aparecen en el tráfico de la mercadería embarcada, como consignatarios de la misma, y de los bancos intervinientes en una operatoria de exportación, y de importación, etc.

Puede ser a la orden, nominativo o al portador. El endosatario, o cesionario de dicho título, se subroga en todas las obligaciones y derechos del endosante, o cedente. Sin embargo, si el endosante, o cedente es el cargador, éste seguirá siendo responsable frente al porteador, por las obligaciones que le son inherentes de acuerdo a las disposiciones que rigen el contrato de transporte marítimo de mercaderías.

El endosante, o cedente del título, sólo responde por la existencia de las mercancías al momento de verificarse la transmisión del conocimiento de embarque, sin asumir responsabilidad solidaria ni proceder contra éste acción de regreso.

Un conocimiento de embarque original, es un instrumento negociable en donde las copias no lo son, ya que quizás el remitente o exportador quiera prepararlo, de manera que él pueda conservar el título sobre los bienes. Además, el remitente o exportador, tiene que indagar si en el país de destino se exige alguna redacción en especial, o una autenticación del conocimiento de embarque marítimo, antes de completar el formulario.



Los objetivos de la tesis, señalaron que el conocimiento de embarque se encarga de detallar las responsabilidades legales, y los límites de responsabilidad civil para las diferentes partes involucradas en el embarque. La hipótesis formulada, comprobó que los conocimientos de embarque desempeñan un papel muy importante en transacciones internacionales, especialmente cuando se trata de cartas de crédito y giros; y la mayoría de las cartas de crédito piden un conocimiento de embarque a bordo, que le prueba al comprador la presencia del cargamento a bordo de la embarcación.

El desarrollo de la tesis, se redactó en cuatro capítulos: el primer capítulo, señala el derecho mercantil, concepción subjetiva y objetiva del derecho mercantil, autonomía, definición, características, principios, fuentes, relaciones del derecho mercantil con otras disciplinas jurídicas, y estructura del Código de Comercio de Guatemala; el segundo capítulo, indica los bienes y cosas mercantiles, importancia de los bienes, bienes inmuebles, bienes muebles, bienes corpóreos y bienes incorpóreos, bienes muebles fungibles, cosas no consumibles con el primer uso, y cosas no consumibles, bienes con dueño cierto y conocido, bienes de dominio público y bienes de propiedad privada; el tercer capítulo, señala los títulos de crédito, conceptualización, definición, naturaleza jurídica, características, elementos personales, reales y formales, circulación de los títulos de crédito, y clasificación; el cuarto capítulo, analiza jurídicamente el conocimiento de embarque en el derecho mercantil de Guatemala.

Los métodos que se utilizaron para el desarrollo del trabajo de tesis fueron los siguientes: analítico, sintético, inductivo y deductivo. Las técnicas empleadas fueron las siguientes: documental y de fichas bibliográficas.

Es fundamental, el análisis del régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, portadores, y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo, incluyendo los conocimientos de embarque y los documentos de transporte no negociables.



ÍNDICE

Pág.

Introducción.....	i
-------------------	---

CAPÍTULO I

1. Derecho mercantil.....	1
1.1. Concepción subjetiva y objetiva del derecho mercantil.....	2
1.2. Autonomía.....	3
1.3. Definición de derecho mercantil.....	5
1.4. Características.....	5
1.5. Principios del derecho mercantil.....	9
1.6. Fuentes del derecho mercantil.....	9
1.7. Relaciones del derecho mercantil con otras disciplinas jurídicas.....	14
1.8. Estructura del Código de Comercio de Guatemala.....	14

CAPÍTULO II

2. Bienes y cosas mercantiles	17
2.1. Importancia de los bienes.....	18
2.2. Bienes inmuebles.....	19
2.3. Bienes muebles.....	20
2.4. Bienes corpóreos y bienes incorpóreos.....	22
2.5. Bienes muebles fungibles.....	23
2.6. Cosas no consumibles con el primer uso y cosas no consumibles.....	25
2.7. Bienes con dueño cierto y conocido.....	25



Pág.

2.8. Bienes de dominio público.....	25
2.9. Bienes de propiedad privada.....	27

CAPÍTULO III

3. Títulos de crédito.....	29
3.1. Conceptualización de crédito.....	29
3.2. Definición de título de crédito.....	30
3.3. Naturaleza jurídica de los títulos de crédito.....	30
3.4. Características de los títulos de crédito.....	31
3.5. Elementos personales, reales y formales.....	36
3.6. Circulación de los títulos de crédito.....	38
3.7. Clasificación.....	44

CAPÍTULO IV

4. El conocimiento de embarque en el derecho mercantil de Guatemala	49
4.1. Conceptualización.....	49
4.2. Evolución histórica.....	50
4.3. Clases de conocimiento de embarque.....	52
4.4. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías.....	53
4.5. La importancia jurídica del conocimiento de embarque en el derecho mercantil de Guatemala.....	84



	Pág.
CONCLUSIONES	93
RECOMENDACIONES	95
BIBLIOGRAFÍA	97





CAPÍTULO I

1. Derecho mercantil

Como rama del derecho en general, el derecho mercantil es reciente si se toma en cuenta la antigüedad de otras disciplinas jurídicas. Ello, obedece a circunstancias históricas precisas en el desarrollo de la civilización.

“Las ciencias como la historia, la sociología, o la antropología, enseñan que el hombre, en los iniciales estadios de su vida, satisfacía sus necesidades con los bienes que la naturaleza le proporcionaba de manera espontánea, y si más tarde puso en práctica sus facultades intelectuales y físicas para transformar lo que el ambiente le brindaba, el producto de sus actos creadores, no tenía más objeto que llenar necesidades de su núcleo familiar, o del reducido grupo al que pertenecía”.¹

En otras palabras, producía para su consumo y sin ningún propósito de intercambio. Conforme la organización social fue evolucionando, y las necesidades se hicieron más complejas, la actividad económica del hombre sufrió una transformación que habría de inducir el desarrollo de la civilización, que se relaciona con la progresiva división del trabajo.

Ese fenómeno histórico, condiciona relaciones sociales que posteriormente hicieron surgir el derecho mercantil. Por esa división, apareció el mercader, que sin tomar

¹ Bolafío, León. **Derecho mercantil**. Pág. 45.



parte directa en el proceso de la producción, permite la circulación de los objetos producidos, llevándolos del productor al consumidor.

Así surge el profesional comerciante, y también la riqueza que se produce adquiriendo la categoría de mercancía o mercadería, en la medida en que es elaborada para ser intercambiada; para ser vendida.

Los satisfactores tienen entonces, un valor de cambio, y se producen con ese objeto. En principio, ese intercambio era de producto por producto, por medio del trueque. Pero, cuando apareció la moneda como representativa de un valor, se consolidaron las bases, para el ulterior desarrollo del comercio, y del derecho que lo rige.

1.1. Concepción subjetiva y objetiva del derecho mercantil

“El concepto del derecho mercantil, no tiene unidad en la doctrina, porque para elaborarlo se han tomado en cuenta diferentes elementos, que se encuentran en las relaciones del comercio, y que caracterizan la forma en que se desarrollan”.²

a) Concepción subjetiva: derecho mercantil es el conjunto de principios doctrinarios y normas de derecho sustantivo, que rigen la actividad de los comerciantes en su función profesional.

Se le conoce como subjetivo, porque el elemento principal a tomar en cuenta, es el sujeto que interviene en el movimiento comercial.

² Mantilla Molina, Roberto. **Derecho mercantil**. Pág. 34.



b) Concepción objetiva: el derecho mercantil es el conjunto de principios doctrinarios, y normas de derecho sustantivo, que rigen los actos objetivos de comercio. Se le denomina concepción objetiva, por el hecho de que toma en consideración los actos objetivos del comercio, o sea, la entrega o recepción de un objeto, y no analiza a quienes los intercambian.

La ley mercantil, ya no se refería exclusivamente a los sujetos, sino que se refería a una serie de relaciones jurídicas tipificadas por el código como mercantiles, cualquiera fuera el sujeto que resultara dentro de las mismas.

Los actos o negocios que la ley califica como mercantiles, venían a ser la materia jurídica mercantil.

1.2. Autonomía

“El derecho romano, no generó el derecho mercantil autónomo, ellos crearon el *jus civile*, que era un derecho destinado a normar la actividad privada de los ciudadanos, fuera o no de carácter mercantil”.³

En Roma, no existió la división entre derecho civil y derecho mercantil. Es en la Edad Media, donde surge la diferencia de las dos ramas de derecho privado, fue en esa época donde nació la burguesía comerciante.

³ Mosset Iturraspe, Jorge. **Manual de derecho mercantil**. Pág. 123.



La irrupción de esta clase social, en la composición de la sociedad marca una etapa transformadora en todo lo que le rodea, y su poder de inducir cambios radica en la riqueza comercial.

La monarquía estimula a los comerciantes en su función, y allí es donde nace el derecho mercantil. Algunos de los aportes importantes de esta etapa, son la letra de cambio, la consolidación de diversos tipos de sociedades mercantiles, el fomento del contrato de seguro, inicio del registro mercantil, etcétera.

Pero, lo más importante es que el derecho mercantil se transformó en un derecho autónomo del derecho civil.

Los factores que ayudaron a separar el derecho civil del mercantil, son el origen de la codificación que varía del derecho civil al mercantil, y la ley mercantil que deviene de lo empírico, de lo fáctico, y de las prácticas comerciales que preceden al concepto teórico.

En cambio, el derecho civil postula exigencias de una profunda cohesión en la sistematización de los conceptos más generales. El derecho mercantil, tiende a ser internacional.

La existencia de los llamados títulos de crédito, solamente puede funcionar dentro de un derecho flexible, rápido, y poco formalista como el derecho mercantil.



Los negocios a distancia provocan problemas, que el derecho civil no resuelve. La apertura de crédito que los facilita, sí está prevista en lo mercantil.

Los negocios mercantiles se desarrollan en masa, a diferencia de los civiles que generalmente son aislados.

1.3. Definición de derecho mercantil

“El derecho mercantil guatemalteco es el conjunto de normas jurídicas, codificadas o no, que rigen la actividad profesional de los comerciantes, las cosas o bienes mercantiles, y la negociación jurídica mercantil”.⁴

Derecho mercantil es el conjunto de normas jurídicas, que se aplican a los comerciantes en su actividad profesional, a los negocios jurídicos mercantiles, y a las cosas mercantiles.

1.4. Características

Las características de cualquier rama del derecho, devienen de la materia que trata. En el caso del derecho mercantil, el comercio, que es su materia, tiene la particularidad de darse en masa, ya que cambia de forma constante en los modos de operar, y exige rapidez en las maneras de negociar, y se desenvuelve a nivel tanto nacional como internacional.

⁴ Vicente Gella, Agustín. **Curso de derecho mercantil**. Pág. 54.

Dichas particularidades, son incidentes en las características que se le señalan al derecho mercantil, encontrándose entre las más específicas las siguientes:

a) Poco formalista: los negocios mercantiles se concretan con simples formalidades, con algunas excepciones, como lo son las sociedades mercantiles, y los fideicomisos.

La circulación para que sea fluida, exige que la formalidad se encuentre relegada a la mínima expresión, salvo en los casos en que su ausencia puede sacrificar la seguridad jurídica.

“Los negocios mercantiles, se concretan en sencillas formalidades, que solamente son explicables para un conjunto de relaciones, que debido a su cantidad, no pueden darse con facilidad de otra forma, como sucede, con la representación en lo civil que exige un contrato de mandato; en cambio, en la representación en materia de títulos de crédito, se da por un sencillo endoso en procuración”.⁵

El derecho mercantil, tiende a ser poco formalista, para adaptarse a las peculiaridades del tráfico comercial.

b) Rapidez: el comerciante debe negociar en cantidad, y en el menor tiempo posible. El poco formalismo comentado, se relaciona con la agilidad del tráfico comercial.

⁵ **ibid.** Pág. 55.



El comerciante tiene que negociar la cantidad, y el menor tiempo posible. Al mismo tiempo, vive imaginando fórmulas que le permitan resultados empresariales exitosos por medio de novedosas modalidades de contratar. Ello obliga, a que el derecho funcione a la par de la realidad que se le presenta.

Un juez, no puede negarse a resolver un conflicto de intereses en el campo comercial, con el pretexto que un negocio no está regulado por el derecho vigente, debido a que si en algún campo el contrato atípico se da con facilidad, es en el mundo del hacer comercial.

c) Adaptabilidad: el comercio, es una función humana que cambia día a día, es por eso que las formas de comerciar, se desenvuelven progresivamente debiendo adaptarse a las condiciones reales.

De ello, resulta que la legislación siempre va al lado de la práctica. Entonces, una característica de ese derecho a tomar en consideración, es que en su contexto general, tiene que irse adaptando a las condiciones reales del mismo fenómeno comercial.

d) Tiende a ser internacional: la producción de bienes y servicios, es para el mercado interno e internacional. La producción de bienes y servicios, no es exclusivamente para el comercio local de una sociedad organizada políticamente.



Se produce para el mercado interno, y para el mercado internacional. Ello, obliga a que las instituciones jurídicas, tiendan a ser uniformes debido a que así se permite la facilidad del intercambio a nivel internacional.

El mundo moderno, ha visto logros de importancia en este aspecto, y un ejemplo de ello, es la uniformidad que se le ha dado en materia de títulos de crédito.

Todos los países, en menor o mayor escala, tienden a abarrotar el mercado extranjero con sus mercancías, y de ello deriva que los organismos internacionales, como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), fomenten el estudio y sistematización del derecho mercantil internacional.

Esta característica es más sensible, ahora que ha surgido el fenómeno de la globalización de las economías.

e) Seguridad jurídica: es la observancia estricta, de que la negociación mercantil está fundamentada en la verdad sabida, y en la buena fe guardada, de manera que ningún acto posterior, pueda desvirtuar lo que las partes han querido al momento de obligarse.

El valor seguridad jurídica, lo explica la filosofía del derecho como la observancia de mecanismos consagrados para el surgimiento de la normatividad, dentro de los cuales se encuentra la forma de contratar.



1.5. Principios del derecho mercantil

A continuación, se dan a conocer los principios del derecho mercantil, siendo los mismos los siguientes:

- Buena fe.
- Verdad sabida.
- Toda prestación se presume onerosa.
- Intención de lucro.
- Ante la duda, deben favorecerse las soluciones que hagan más segura la circulación.

1.6 Fuentes del derecho mercantil

La palabra fuente significa origen, fenómeno de donde proviene algo. A continuación, se dan a conocer las fuentes formales del derecho mercantil:

- a) La costumbre: se le conoce como usos mercantiles; la costumbre interpretativa sirve para clarificar o interpretar el sentido de una norma contractual, o de derecho vigente, y no produce derecho.



La misma, fue la primera fuente formal del derecho mercantil, ya fuera como práctica general de los comerciantes, o como usos del comercio.

Generalmente, son estos últimos los que funcionan en la práctica mercantil, los que pueden ser locales o internacionales, generales o especiales, y normativos, o interpretativos.

El segundo párrafo del Artículo 2 de la Ley del Organismo Judicial, Decreto 2-89 del Congreso de la República, le da categoría de fuente de derecho a la costumbre, y por lo mismo al uso, y en defecto a la ley aplicable al caso, siempre que no sea contraria a la moral, y al orden público, para que resulte probada.

En el Código de Comercio de Guatemala, se encuentra que en el mismo se remite a los usos, para la resolución de un problema legal, en ausencia de una norma específica, tal es el caso del precio de una compraventa, en que se omitió establecer la prestación.

Los usos, sean locales o internacionales, generales, o especiales, pueden ser de utilidad para normar una situación mercantil que la ley no contempla, y en el caso de los interpretativos, se utilizarán los términos que regula el Artículo 10 de la normativa anotada.

a) La jurisprudencia: la función de la jurisprudencia, es adecuar correctamente la norma al caso concreto; y consiste en interpretar el derecho vigente, y preexistente.



La jurisprudencia se encuentra concebida en Guatemala, de conformidad lo expresa el primer párrafo del Artículo 2 de la Ley del Organismo Judicial, como fuente complementaria.

De conformidad con lo estipulado en el Código Procesal Civil y Mercantil, cuando se producen cinco fallos reiterados en juicios que se encuentren sometidos al conocimiento de la Corte Suprema de Justicia, por medio del recurso de casación, se genera la doctrina legal, que puede citarse como el fundamento de pretensiones similares.

Pero, si se trata de de interpretar la ley que ya existe, estos fallos no están generando nuevas normas, y por ende, no son fuentes directas de lo normativo. Cosa distinta, sucede cuando hay una ausencia de norma para el caso concreto, y se falla en observancia de los artículos 10 y 15 de la Ley del Organismo Judicial, debido a que en tal caso sí se está produciendo una norma, con la particularidad de ser individualizada, y con imposibilidad de señalarla para solucionar de esa forma un caso similar.

Ello, demuestra que en el ordenamiento jurídico guatemalteco, hay muy poca estimación por la jurisprudencia como fuente del derecho, y en consecuencia, también del derecho mercantil.

b) La ley: es la principal fuente del derecho mercantil. De conformidad con los artículos 2 y 3 de la Ley del Organismo Judicial, la ley, o la legislación con más propiedad, consiste en la fuente primaria del derecho.



En el caso de Guatemala, la normatividad mercantil se integra a partir de la Constitución Política de la República, cuyos preceptos mercantiles se desarrollan en el Código de Comercio de Guatemala, y en las demás leyes y reglamentos, que norman la actividad de los comerciantes, las cosas, y los negocios mercantiles.

c) La doctrina: es una fuente coadyuvante, en la interpretación del contexto legal. A la doctrina, no pocos autores le niegan la calidad de fuentes del derecho.

Pero, en el derecho mercantil, sucede algo bien especial, ya que debido al lento proceso legislativo, es indudable que la doctrina planteada por los científicos del derecho, va adelante del derecho vigente.

La doctrina va al lado de la práctica, lo que no sucede con la ley. Entonces, para que este derecho sea viable tácticamente, los principios del derecho mercantil, se constituyen en la interpretación del contexto legal, por disposición del Artículo 1 del Código de Comercio de Guatemala.

Pero, no tiene que considerársele una fuente aislada, y que produzca efectos ella sola.

Se cree, que la doctrina puede funcionar como los usos, o sea, para coadyuvar al esclarecimiento del derecho vigente, con la diferencia de que, por su solidez científica, juega un papel importante en el conocimiento de los problemas que tienen que resolverse, dentro del contexto del derecho mercantil.



d) El contrato: el contrato es fuente del derecho mercantil, en la medida en que recoge convenciones de los particulares, provenientes de la esfera de la autonomía de la voluntad.

El contrato, ha sido tomado en consideración como fuente del derecho, sobre todo en el campo del derecho privado.

El mismo, es fuente del derecho mercantil en la medida en que recoge convenciones de los particulares, que son provenientes de la esfera de la autonomía de la voluntad.

Si se observan detenidamente algunos ejemplos de contratos, que se dan en la práctica comercial, muchos de ellos contienen una serie de convenios propios de cierto tipo de negocios, o bien que regulan características del comercio local, nacional o internacional.

Si en algún campo del derecho privado, se dan modalidades bien especiales al celebrar un contrato, en el terreno mercantil existen, y por ende se pueden considerar como una fuente.

Sin embargo, se tiene que mencionar que el contrato, ha sido definido como ley entre las partes, y en dicho sentido viene a ser una fuente bien particular, que solamente tiene radio de acción para los sujetos que en él hayan intervenido como partes, ello no genera disposiciones de observancia general para el derecho mercantil guatemalteco.



“Pero, en la práctica mercantil existe el contrato normativo, el contrato tipo, y el contrato por adhesión, los cuales de cierta forma son obligaciones de más de un contrato en singular”.⁶

1.7. Relaciones del derecho mercantil con otras disciplinas jurídicas

El derecho mercantil, se relaciona con otras disciplinas jurídicas, siendo las mismas las siguientes:

- a) Derecho constitucional: es el derecho fundante del mercantil, y el derecho civil, se aplica supletoriamente.

- b) Derecho administrativo: el comerciante, está controlado por el derecho procesal. Este es, el instrumento para aplicar el derecho tributario: El Estado, impone tributos al comerciante, y al derecho internacional. La actividad comercial, traspasa las fronteras.

1.8. Estructura del Código de Comercio de Guatemala

El Decreto número 2-70 del Congreso de la República, tiene cuatro libros:

- a) De los comerciantes y sus auxiliares.

- b) De las obligaciones profesionales de los comerciantes.

⁶ Vásquez Martínez, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. Pág. 159.



- c) De las cosas mercantiles.

- d) Obligaciones y contratos mercantiles.

Además, cuenta con un título único y tiene 1039 artículos. Fue aprobado, en el Organismo Legislativo, el 28 de enero de 1970, y promulgado por el Organismo Ejecutivo el nueve de abril de 1970.

El código pretende ser un instrumento moderno, adaptado a las nuevas necesidades del tráfico comercial de Guatemala, tanto en el aspecto nacional como en el internacional.

Para su elaboración, se tomaron en cuenta otros códigos de Centroamérica, ello con la idea de buscar una unificación legislativa, que hiciera viable el movimiento comercial que generaría el llamado mercado común centroamericano.





CAPÍTULO II

2. Bienes y cosas mercantiles

Las cosas son el objeto del derecho, y toman el nombre de bienes cuando los mismos son susceptibles de apropiación, y de ingresar al patrimonio de una persona.

“Se consideran como cosas los bienes, jurídicamente, no solamente cuando son útiles al hombre, sino también cuando son susceptibles de apropiación. El mar, el aire atmosférico, y el sol, son cosas indispensables para la vida terrestre; sin embargo, no son bienes, debido a que no pueden ser objeto de apropiación en provecho de un particular, de una ciudad o de una nación”.⁷

Por el contrario, los campos cultivados, las casas, las máquinas, un estanque y los muebles usuales, si son bienes, y por ende, se comprende como bien a todo lo que es un elemento de fortuna, o de riqueza, que es susceptible de apropiación en beneficio de un individuo, o de una colectividad, debido a que, especialmente para los particulares, los bienes son representativos de activos de sus patrimonios.

Son bienes, las cosas que son, o pueden ser objeto de apropiación. Pueden ser objeto de apropiación de todas las cosas, que no están excluidas del comercio por su naturaleza, o por disposición de la ley.

⁷ Aguilar Gorrondona, José Luis. **Derecho civil**. Pág. 234.

Están fuera del comercio por su naturaleza, las que no pueden ser poseídas exclusivamente por ninguna persona, y por disposición de la ley, las que ella declara irreductibles a propiedad particular.

2.1. Importancia de los bienes

La clasificación general, abarca tanto a las cosas corporales, como las incorporales o derechos, y abarca: bienes muebles y bienes inmuebles, bienes corpóreos e incorpóreos, bienes de dominio público, y de propiedad de los particulares.

Los bienes inmuebles, son las cosas que tienen una situación fija; los bienes muebles, son los que no tienen situación fija, y que pueden ser desplazados de un lugar a otro.

Son bienes inmuebles: a) el suelo, el subsuelo, el espacio aéreo, las minas mientras no sean extraídas, y las aguas que se encuentran en la superficie, o dentro de la tierra; b) los árboles y plantas, mientras estén unidos a la tierra, y los frutos no cosechados; c) las construcciones adheridas al suelo, de manera fija y permanente; d) las cañerías conductoras de agua, gas o electricidad, incorporadas al inmueble; e) los ferrocarriles y sus vías; las líneas telegráficas, y telefónicas, y las estaciones radiotelegráficas fijas; f) los muelles y construcciones que, aun cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto, y condiciones a permanecer en un punto fijo de un río, lago o costa; g) los viveros de animales, palomares, colmenares, estanques de peces, o criaderos análogos, cuando el propietario los haya colocado



o los conserve, con el propósito de mantenerlos unidos de modo permanente a la finca.

2.2. Bienes inmuebles

Se reputan bienes inmuebles, para los efectos legales, los derechos reales sobre inmuebles, y las acciones que los aseguran. Es parte de un bien inmueble, lo que no puede ser separado sin destruir, deteriorar, o alterar el mismo bien.

Se consideran inmuebles, todos aquellos bienes considerados bienes raíces, por tener de común la circunstancia, de estar íntimamente ligados al suelo, unidos de forma inseparable, física o jurídicamente al terreno, tales como las parcelas, urbanizadas o no, casas, naves industriales, o sea, las llamadas fincas, en definitiva, que son bienes imposibles de trasladar, o separar del suelo, sin ocasionar daños a los mismos, debido a que forman parte del terreno, o están anclados a él.

Etimológicamente, su denominación proviene de la palabra inmóvil. A efectos jurídicos registrales, en algunas legislaciones, los buques, y las aeronaves, tienen consideración semejante a la de los bienes inmuebles.

En derecho civil, la distinción entre bienes muebles e inmuebles, lleva aparejada diferentes consecuencias jurídicas, entre las que cabe destacar, sin ánimo de exhaustividad, las siguientes:



- Los bienes inmuebles, pueden ser inscritos en un Registro General de la Propiedad, lo que ofrece una mayor protección a los titulares de derechos sobre los mismos.
- Los bienes inmuebles son el principal objeto de la garantía hipotecaria.
- Los plazos de usucapión, o prescripción adquisitiva para los inmuebles, son mayores que los exigidos para las cosas muebles.

No obstante, la protección jurídica privilegiada de la que, históricamente, han disfrutado los bienes raíces, y que se justificaba por su mayor importancia económica, ha ido extendiéndose hacia algunos bienes muebles de especial valor. Consecuencia de ello, es la protección registral otorgada a aviones, buques, u otras cosas singulares, así como la posibilidad de que pueden ser objeto de hipoteca mobiliaria.

2.3. Bienes muebles

Los bienes muebles, son aquellos que pueden trasladarse fácilmente de un lugar a otro, manteniendo su integridad, y la del inmueble en el que se encontrarán depositados.

Los mismos, por oposición a los bienes inmuebles, son todos aquellos bienes personales depositados en estancias que son transportables, pero que uno no suele

llevar consigo. Ello, incluye, pero no se limita, a los elementos decorativos de una vivienda.

En el derecho, se incluyen diferentes objetos bajo esta denominación, dependiendo de la rama en que se esté trabajando. Así, en derecho civil no se consideran cosas muebles aquellas que naturalmente van adheridas al suelo, u otras superficies, mientras que éstas si son consideradas muebles para el derecho penal.

Son bienes muebles los que por sí, o mediante una fuerza externa, son movibles o transportables de un lado a otro, siempre que el ordenamiento jurídico, no les haya conferido carácter de inmuebles por accesión.

De conformidad con el Código Civil, son bienes muebles: a) los bienes que pueden trasladarse de un lugar a otro, sin menoscabo de ellos mismos, ni del inmueble donde estén colocados; b) las construcciones en terreno ajeno, hechos para un fin temporal; c) las fuerzas naturales susceptibles de apropiación; d) las acciones o cuotas, y obligaciones constituidas para adquirir inmuebles, o para la edificación u otro comercio sobre esta clase de bienes; e) los derechos de crédito referentes a muebles, dinero o servicios personales, y f) los derechos de autor, o inventor comprendidos en la propiedad literaria, artística e industrial.

Cuando se utiliza la palabra mueble, o bienes muebles de una casa, se comprenderán los usos que sirven exclusiva y propiamente, para el uso ordinario de una familia.



En consecuencia, no se comprenderán los libros, dinero, joyas, documentos, papeles de crédito, medallas, armas, instrumentos de artes y oficios, ropas, granos, y animales.

Los materiales provenientes de la destrucción de un edificio, que no sean utilizados en reparaciones del mismo, y los reunidos para la construcción de uno nuevo, son muebles mientras no se encuentran empleados en la construcción.

Los semovientes, son bienes muebles, pero los animales puestos al servicio de la explotación de una finca, se reputan como inmuebles.

2.4. Bienes corpóreos y bienes incorpóreos

De manera tradicional, se establece división entre los bienes: unos son cosas y se les llama bienes corpóreos, y los otros son derechos, y se les llama bienes incorpóreos.

Los bienes corpóreos, son aquellos que existen en la naturaleza, que pueden percibirse por los sentidos, que se pueden ver y tocar en el momento que se quiera.

“Son cosas corporales, las que pueden apreciarse por los sentidos, o sea, las que tienen existencia física, tales como las casas, las fábricas, los ferrocarriles, y los vehículos, los cuales son cosas incorporales”.⁸

⁸ **Ibid.** Pág. 256.



Los bienes incorpóreos, son los que se pueden apreciarse intelectualmente, por ser una creación jurídica. Los derechos,, son una creación de la legislación positiva, y no ocupan un lugar en el espacio.

No todos los bienes muebles son incorpóreos, debido a que la definición de muebles, señala que son aquellos bienes que pueden ser trasladados de un lugar a otro, sin perder su consistencia, o esencia.

No todos los bienes muebles son incorpóreos, debido a que dicha definición, no dice si son materiales o no, debido a que los bienes muebles pueden ser materiales, y al hablar de movimiento en sentido estricto, ello es referente a que en un determinado momento, se perciben mediante lo que representa la copropiedad.

Todos los bienes incorpóreos son muebles, debido a que la misma propiedad les permite estar donde sea, así como desplazarse, ya que se encuentran implícitos, o plasmados de una idea, la cual puede ser traspasada, movida, o cambiada de lugar, sin necesidad de perder su esencia.

2.5. Bienes muebles fungibles

Son los que pueden ser sustituidos por otros de la misma especie, calidad y cantidad, y los bienes muebles no fungibles, son los que no pueden ser reemplazados por otros de las mismas cualidades.



Las cosas se llaman fungibles, cuando una de ellas puede ser reemplazada por la otra en un pago. Entre sí, tienen el mismo valor liberatorio, debido a que al acreedor le es indiferente recibir una u otra.

Estas son como monedas del mismo peso, y del mismo título, que además de tener curso legal, tiene el mismo valor.

Los bienes fungibles, son los muebles de los cuales no puede hacerse el uso adecuado a su naturaleza sin consumirlos, y aquellos, en reemplazo de los cuales se admite otro de igual calidad.

Debido a sus características especiales, en los códigos civiles de cada país existen regulaciones específicas, para contratos cuyo objeto son bienes fungibles, como los contratos de comodato o mutuo.

Las cosas fungibles, son un término bien utilizado primordialmente en el derecho civil, y hacen referencia a las cosas, y/o bienes que se deterioran, o destruyen al ser utilizados, al hacer uso de ellos.

En general, en el derecho se consideran los bienes fungibles en dos sentidos: como aquellos que no se pueden usar de conformidad a su naturaleza, si no se consumen; y como aquellos que tienen el mismo poder liberatorio, es decir, que se miran como equivalentes para extinguir obligaciones.

2.6. Cosas no consumibles con el primer uso y cosas no consumibles

Las cosas no consumibles con el primer uso, consisten en aquellas que se agotan en la primera ocasión en que las mismas son empleadas, como por ejemplo los comestibles. Las cosas no consumibles, son aquellas que permiten un uso reiterado y constante, como los muebles, los vestidos, y las herramientas.

2.7. Bienes con dueño cierto y conocido

“Los bienes con dueño cierto y conocido, son los que pertenecen a determinada persona individual o jurídica; y están abandonados, los bienes muebles abandonados o perdidos, se llaman mostrencos; y los bienes cuyo dueño se ignora, se denominan vacantes, estas cosas con las que, por su naturaleza, pueden ser objeto de propiedad privada nada les impide tener dueño, pero de hecho no lo tienen, tales son las tierras en un país deshabitado”.⁹

2.8. Bienes de dominio público

Los bienes del dominio del poder público, pertenecen al Estado, o a los municipios, y se dividen en bienes de uso público, y de uso especial.

Son bienes nacionales de uso común, los siguientes: las calles, parques, plazas, caminos, y puentes, que no sean de propiedad privada. Los puertos, muelles, embarcaderos, y demás obras de aprovechamiento general, que hayan sido

⁹ **Ibid.** Pág. 288.



construidos, o adquiridos estatalmente, o las municipalidades, las aguas de la zona marítima territorial en la extensión, y términos que fije la ley respectiva, los lagos, ríos navegables, y flotables, y sus riberas; los ríos, vertientes, y arroyos que sirven de límite al territorio nacional; las caídas y nacimientos de agua de aprovechamiento industrial, en la forma que establece la ley de la materia; y las aguas no aprovechadas por particulares; la zona marítima terrestre de la República, la plataforma continental, el espacio aéreo, y la estratosfera en la extensión, y forma que determina la ley.

Son bienes nacionales de uso no común, los que están destinados al servicio del Estado, de las municipalidades, y de las entidades estatales descentralizadas, y los demás que constituyen su patrimonio.

Los de uso público, cuando dejen de serlo de hecho, o por virtud de una ley, los ingresos fiscales y municipales, el subsuelo, los yacimientos de hidrocarburos, y los minerales antes de ser extraídos, así como cualquier otra substancia orgánica o inorgánica del subsuelo, los terrenos baldíos, y las tierras que no sean de propiedad privada, los que habiendo sido de propiedad particular, queden vacantes o los que adquiera el Estado, o las municipalidades por cualquier título legal, los excesos de propiedades rústicas o urbanas, de conformidad con la ley, los monumentos y reliquias arqueológicas.

Los bienes de uso común, son inalienables, e imprescriptibles. Pueden aprovecharse de ellos, todos los habitantes, con las restricciones establecidas en la



ley, pero para aprovechamientos especiales, se necesita concesión otorgada con los requisitos que establecen las leyes respectivas.

2.9. Bienes de propiedad privada

Son bienes de propiedad privada, los de las personas individuales, o jurídicas que tienen título legal.

Las cosas mercantiles, son un término sustitutivo de los bienes muebles en el derecho civil, y el Código de Comercio de Guatemala señala en el Artículo 4 que son cosas mercantiles: los títulos de crédito, la empresa mercantil y sus elementos, las patentes de invención y de modelo, las marcas, los nombres y los avisos comerciales.

Los bienes inmuebles, también son objeto de las transacciones comerciales, aunque el Código de Comercio de Guatemala, no se refiere de forma específica a ellos, sino que considera exclusivamente a las cosas mercantiles, cuya naturaleza es la de bienes muebles.





CAPÍTULO III

3. Títulos de crédito

A través de la historia de la humanidad, se observa un desarrollo o evolución constante en materia de comercio. Así, en el campo del comercio se encuentran tres etapas fundamentales: a) el trueque; b) el intercambio monetario; c) el crédito.

Cada una de éstas, señalan un mayor dinamismo en las operaciones mercantiles: del trueque, se pasa a la utilización de la representación monetaria.

Pero, llega un momento, en el que por las distancias, el tiempo y la movilidad comercial de las cosas, aparece la necesidad comercial de las cosas, y la necesidad de la existencia de crédito.

3.1. Conceptualización de crédito

“Crédito es el acto por virtud del cual, una persona llamada acreedor entrega a otra llamada deudor un bien presente, a cambio de la promesa de que el deudor le entregará al vencimiento de la obligación, el bien entregado, o su equivalente. Esa promesa, tuvo que ser expresada de una manera formal, con el objeto de poder ser exigida para su cumplimiento, y es así como aparecen los títulos de crédito”.¹⁰

¹⁰ Ascarelli, Tulio. **Iniciación al estudio del derecho mercantil**. Pág. 345.



3.2. Definición de título de crédito

Los títulos de crédito, son los documentos necesarios para ejercitar el derecho literal y autónomo.

El Artículo 385 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala regula: “Títulos de crédito. Son títulos de crédito los documentos que incorporan un derecho literal y autónomo, cuyo ejercicio o transferencia es imposible independientemente del título. Los títulos de crédito tienen la calidad de bienes muebles”.

3.3. Naturaleza jurídica de los títulos de crédito

Los títulos de crédito son actos de comercio, son cosas mercantiles y son documentos.

Los títulos de crédito, pertenecen a los actos absolutamente mercantiles, porque contienen una declaración de voluntad que se rige por las leyes mercantiles, de conformidad con los artículos 5 y 385 del Código de Comercio de Guatemala, relativo a los títulos de crédito, los cuales tienen la calidad de bienes muebles o cosas mercantiles, porque pueden trasladarse de un lugar a otro sin menoscabo de su esencia, y como tales pueden transmitirse en propiedad, y en garantía.

Los títulos de crédito son documentos, porque constituyen un medio real de representar un derecho literal, y autónomo.



3.4. Características de los títulos de crédito

Las características de los títulos de crédito, son los siguientes:

a) Literalidad: consiste en que el derecho contenido en el título, se ejecuta al tenor de lo que dice el documento. Lo que no aparece escrito en el documento, no tiene ninguna influencia sobre el derecho en su contenido.

El Código de Comercio de Guatemala, en varias disposiciones se refiere a la característica de literalidad, como se desprende de la lectura de las siguientes normas:

“Si el título de crédito tuviere su importe en letras y cifras, valdrá, en caso de diferencia, por la suma escrita en letras. La reivindicación, gravamen, o cualquier otra afectación sobre el derecho consignado en el título de crédito, o sobre las mercaderías por él representadas, no surtirán efecto alguno, sino se llevan a cabo sobre el mismo título”.¹¹

El creador del título, podrá dispensar al tenedor de protestarlo, si inscribe en el mismo la cláusula. El aval, deberá constar en el título de crédito mismo, o en hoja que a él se adhiera. Se expresará con la fórmula, por aval, u otra equivalente, y deberá llevar la firma de quien lo preste. El endoso, debe constar en el título mismo, o en hoja adherida a él.

¹¹ **Ibid.** Pág. 212.



b) Autonomía: al entrar en circulación el título de crédito, el tenedor, o titular del derecho contenido en el documento, lo ejecuta con independencia de las relaciones precedentes, de poseedores y del deudor. Es decir, que el derecho incorporado al título, tiene una existencia independiente de cualquier vínculo subjetivo.

El poseedor de buena fe, ejercita un derecho propio, que no puede ser restringido, o destruido en virtud de las relaciones existentes entre los anteriores poseedores, y el deudor.

El signatario de un título de crédito, queda obligado aunque el título haya entrado a la circulación contra su voluntad. Si sobreviene la muerte, o incapacidad del signatario de un título, la obligación subsiste.

La incapacidad de alguno de los signatarios de un título de crédito, y el hecho de que en éste aparezcan firmas falsas o de personas imaginarias, o la circunstancia de que, por cualquier motivo, el título no obligue a alguno de los signatarios, o a la personas que aparezcan como tales, no invalidan las obligaciones de las demás personas que lo suscriban.

Si no se indica la cantidad en el aval, se entiende que garantiza el importe total del título de crédito.

El avalista, queda obligado a pagar el título de crédito hasta el monto del aval, y su obligación será válida aun cuando la del avalado sea nula por cualquier causa.



El endosante contraerá obligación autónoma, frente a todos los tenedores posteriores a él, pero podrá liberarse de su obligación cambiaria mediante la cláusula, sin responsabilidad, u otra equivalente agregada al endoso.

El que paga no está obligado a cerciorarse de la autenticidad de los endosos, ni tiene facultad de exigir que aquella se le compruebe; pero debe verificar la identidad de la persona que presente el título como último tenedor, y la continuidad de los endosos.

c) Formalismo: el título de crédito, está sujeto a una fórmula de redacción, llenándose los requisitos generales de todo título, y los especiales de cada uno de ellos.

El Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala en el Artículo 386, establece que: “Solo producirán los efectos previstos en este código, los títulos de crédito que llenen los requisitos propios de cada título en particular y los generales siguientes:

1. El nombre de título de que trate.
2. La fecha y lugar de creación.
3. Los derechos que el título incorpora.
4. El lugar y la fecha de cumplimiento o ejercicio de tales derechos.
5. La firma de quien lo crea. En los títulos en serie, podrán estamparse firmas por cualquier sistema controlado y deberán llevar por lo menos una firma autógrafa.

Si no se mencionarse el lugar de creación, se tendrá como tal el del domicilio del creador. Si no se mencionare el lugar de cumplimiento o ejercicio de los derechos



que el título consigna, se tendrá como tal el del domicilio del creador del título. Si el creador tuviere varios domicilios, el tenedor podrá elegir entre ellos, igual derecho o elección tendrá, si el título señala varios lugares de cumplimiento.

La omisión insubsanable de menciones o requisitos esenciales que debe contener todo título de crédito, no afectan al negocio o acto jurídico que dio origen a la emisión del documento”.

El Artículo 441 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala regula: Además de lo dispuesto por el Artículo 386 de este código, la letra de cambio deberá contener:

1. La orden incondicional de pagar una suma determinada de dinero.
2. El nombre del girado.
3. La forma de vencimiento”.

d) Incorporación: tratándose de los títulos de crédito, el documento es lo principal y el derecho lo accesorio; en función del documento, y condicionado por él.

El derecho incorporado al documento, no puede ejercerse sin la exhibición del mismo por parte de su legítimo tenedor, precisamente porque el derecho se encuentra plasmado en el documento.

El Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece en el Artículo 389: “Exhibición del título de crédito. El tenedor de un título de crédito, para ejercer el derecho que en él se consigna, tiene la obligación de exhibirlo y entregarlo en el momento de ser pagado. Si sólo fuera pagado



parcialmente, o en lo accesorio, deberá hacer mención del pago en el título y dar, por separado, el recibo correspondiente”.

El Código de Comercio Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece en el Artículo 390: “Efectos de la transmisión. La transmisión de un título de crédito comprende el derecho principal que en él se consigna y las garantías y derechos accesorios”.

e) Legitimación: es una consecuencia de la incorporación. Para ejercitar el derecho, es necesario legitimarse, exhibiendo el título de crédito. Solo el titular del documento, puede legitimarse como titular del derecho incorporado, y exigir el cumplimiento de la obligación respectiva. En su aspecto pasivo, la legitimación consiste en que el deudor obligado en el título de crédito, cumple su obligación, y por tanto se libera de ella, pagando a quien aparezca como titular del documento.

Para que el tenedor de un título de crédito pueda ejercitar el derecho, se requiere de la posesión del título que lo detente legalmente.

Los títulos de crédito, están sujetos a reglas diversas para su circulación, según sean al portador, a la orden o no negociables.

El tenedor del título que lo adquiere, sujetándose a las reglas que norman su circulación, puede ejercitar el derecho, y el deudor se libera pagándole a ese tenedor legítimo. Esto es, lo que se conoce con el nombre de legitimación.



Puede darse el caso, de que el tenedor del título no sea propietario de éste; pero si aparecen llenados los requisitos para la legal transmisión del título, aun cuando esto sea en apariencia, el tenedor puede ejercitar el derecho.

En relación a esta característica, el Artículo 414 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece que: “Propietario del título. Se considera propietario del título a quien lo posea conforme su forma de circulación”.

El Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala regula en el Artículo 437: “Para que el tenedor de un título a la orden pueda legitimarse, la cadena de endosos deberá ser ininterrumpida”.

3.5. Elementos personales, reales y formales

Los elementos personales en el título de crédito son: el librador, el librado y el beneficiario.

El librador, girador, o emisor, es la persona que crea el título; el librado o girado, es la persona obligada a dar cumplimiento a la prestación contenida en el título de crédito, sea a entregar una suma de dinero, o entregar las mercaderías representadas por el título; y el beneficiario, es la persona a cuyo favor se crea el título, o bien la persona legitimada para hacer efectivo el derecho contenido en el documento.



Al entrar en circulación el título de crédito, pueden aparecer otros elementos personales: el endosante, y el endosatario; y el avalista y el avalado.

“Los elementos reales del título de crédito, adquieren la naturaleza de cosa, por el derecho incorporado al mismo, que conlleva el derecho a una prestación: entrega de una suma de dinero, o entrega de cosas, o mercancías”.¹²

En cuanto a los elementos formales de los títulos de crédito, se encuentran sujetos a llenar los requisitos generales que establece el Artículo 386 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República y los requisitos específicos de cada título en particular. El elemento formal, implica la característica del formulismo.

Es una forma de garantizar el pago de un título de crédito, que contenga la obligación de pagar una suma de dinero en efectivo. El aval, viene a ser lo que la fianza es a las obligaciones civiles.

El Artículo 400 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece que: “Mediante el aval, se podrá garantizar en todo o en parte el pago de los títulos de crédito que contengan la obligación de pagar dinero. Podrá prestar el aval cualquiera de los signatarios de un título de crédito o quien no haya intervenido en él”.

¹² Rocco Alfredo. **Principios de derecho mercantil**. Pág. 56.



El Artículo 402 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece que: “Si no se indica la cantidad en el aval, se entiende que garantiza el importe total del título de crédito”.

El Artículo 403 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece que: “El avalista quedará obligado a pagar el título de crédito hasta el monto del aval, y su obligación será válida aun cuando la del avalado sea nula por cualquier causa”.

El Artículo 404 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece que: “En el aval se debe indicar la persona por quien se presta. A falta de indicación, se entenderán garantizadas las obligaciones del signatario que libere a mayor número de obligados”.

3.6. Circulación de los títulos de crédito

Al señalar el concepto de los títulos de crédito, se indica que además de incorporar un derecho literal y autónomo, están destinados a circular, lo que implica que se pueden transmitir de una persona a otra.

El emisor de un título de crédito, es el que fija la forma como va a circular el título, y no podrá ser variada por el tenedor.

Los títulos de crédito, por su forma de circulación pueden ser: nominativos, a la orden y al portador.



El título nominativo, circula o se transmite mediante el endoso, entrega del documento, y cambio en el registro emisor.

El título a la orden, circula mediante endoso, y entrega del documento, mientras que para el I título al portador, circula por la simple tradición o entrega.

El endoso, es una cláusula accesorio, e inseparable del título, en virtud de la cual el acreedor cambiario pone a otro en su lugar, transfiriéndole, el título con efectos limitados, o ilimitados.

Esencialmente, el endoso es inseparable del título y se hace real, con la firma del endosante, y entrega del documento. El endoso, opera en los títulos nominativos y a la orden, como se infiere de su ley, o forma recirculación.

El endoso es, el medio cambiario de transmisión de los títulos de crédito a la orden. Por el endoso, y la entrega se transmiten estos títulos.

El Artículo 425 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala establece que: “El endoso puede hacerse en propiedad, en procuración o en garantía”.

El endoso en propiedad es pleno, porque transmite el título en forma absoluta; el tenedor adquiere la propiedad del documento, y al adquirir tal propiedad, adquiere también la titularidad de todos los derechos inherentes al documento. Por tanto, con el documento se transmiten las garantías, y demás derechos accesorios. Los títulos



nominativos y a la orden, se transmiten mediante endoso, como lo establece la legislación guatemalteca.

El endoso en procuración, se otorgará con las cláusulas: en procuración, por poder, al cobro, u otra equivalente. Este endoso, conferirá al endosarlo las facultades de un mandatario con representación para cobrar el título, judicial o extrajudicialmente y para endosarlo en procuración. El mandato que confiere este endoso, no termina con la muerte, o incapacidad del endosante, y su revocación no producirá efectos contra terceros, sino desde el momento en que se anote su cancelación en el título o se tenga por revocado judicialmente. El endoso en procuración, es un endoso limitado.

El endoso en garantía, se otorgará con las cláusulas: en garantía, en prenda, u otra equivalente. Constituirá un derecho prendario, sobre el título, y conferirá al endosatario, además de sus derechos de acreedor prendario, las facultades que confiere el endoso en procuración.

El Artículo 428 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala regula: “Endoso en garantía. El endoso en garantía se otorgará con las cláusulas: en garantía, en prenda, u otra equivalente. Constituirá un derecho prendario sobre el título y conferirá al endosatario, además de sus derechos de acreedor prendario, las facultades que confiere el endoso en procuración”.



El endoso debe constar en el título mismo, o en hoja adherida a él, y llenará los siguientes requisitos: a) la clase del endoso; b) el lugar y la fecha; c) la firma del endosante, o de la persona que firme a su ruego, o en su nombre.

El endoso, puede hacerse en blanco con la sola firma del endosante. En este caso, cualquier tenedor podrá llenar el endoso en blanco, con su nombre, o el de un tercero, o transmitir el título sin llenar el endoso. El endoso al portador producirá efectos de endoso en blanco.

El mismo, produce tres efectos: a) documentar el traspaso del título; b) legitimar al adquirente, como nuevo y autónomo acreedor cambiario; y c) la obligación de garantía del endosante.

El endoso, es un acto de naturaleza formal, en tanto que la cesión no lo es. El endoso, debe constar precisamente en el título, y la sesión puede hacerse separadamente.

“Si el título se transmite por endoso, la autonomía funciona plenamente: el endosatario, como adquirente del título por endoso, adquiere un derecho suyo, independiente del derecho que tenía quien la transmitió el título, y por tanto, no puede oponérsele a las excepciones que pudieron oponérsele a su endosante. En cambio, si el título se transmite por cesión, pueden oponerse al cesionario las excepciones que pudieron oponerse al cedente”.¹³

¹³ Lara Velado, Roberto. **Introducción al estudio del derecho mercantil**. Pág. 56.



El cedente que cede un crédito responde, en los términos del derecho civil, de la existencia del crédito; pero solamente de la existencia, y no de la insolvencia del deudor. La situación del endosante es distinta, porque el solo hecho de endosar el título lo convierte ordinariamente en deudor, obligándolo al pago del título en caso de que el principal obligado no lo pague. Es decir, responde tanto a la existencia del crédito, como de su pago.

La cesión es un contrato; los derechos y obligaciones que nacen de la cesión, son derechos y obligaciones nacidos de un contrato entre cedente y cesionario. En cambio, los derechos y obligaciones nacidos del endoso, no son derivados de un contrato, sino de un acto unilateral, por el cual, el tenedor coloca a otro en su lugar.

La cesión tiene siempre por objeto un crédito; se cede un crédito, y en el endoso no se cede un crédito como cosa principal; lo que hay en realidad es la transferencia de una cosa mueble.

El crédito puede ser cedido parcialmente, en cambio, el endoso no puede ser parcial, sino es incondicional.

El Artículo 423 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala regula: “El endoso debe ser puro y simple. Toda condición por no puesta. El endoso parcial, será nulo”.

La cesión es consensual, y el endoso es real. La primera, se perfecciona por el simple consentimiento de las partes; en cambio, el endoso se perfecciona por la



simple formalidad de la escritura, puesto que, para que surta efecto, se necesita además, la tradición de la cosa, o sea, la entrega del título. Si no hay tradición, no surte efectos el endoso.

La cesión puede ser condicional, y el endoso no puede someterse a condición alguna. El endoso, debe de ser puro y simple, como dice la ley.

El protesto, es el acto mediante el cual se hace constar la presentación en tiempo y la negativa de aceptación, o de pago de un título de crédito.

Por lo general, el protesto se hace constar en acta notarial, pero por disposición de la ley, hay actos que sustituyen al protesto notarial:

“Los títulos de crédito, con excepción de la letra de cambio, cuando no son aceptados o pagados, deben protestarse para que nazca la acción cambiaria. No bastante, lo indicado, el acreedor del título puede liberar al acreedor de la obligación de protesto, escribiendo una cláusula que denote esa intención”.¹⁴

La acción cambiaria, constituye el medio para pretender judicialmente el cumplimiento de la obligación incorporada al título de crédito.

El procedimiento a seguir, para ejercer la acción cambiaria, es el juicio ejecutivo, que señala el Artículo 327 incisos 4 y 7 del Código Procesal Civil y Mercantil, al que no remite el artículo 630 del Código de Comercio.

¹⁴ **Ibid.** Pág. 59.



Las clases de acción cambiaria son las siguientes:

a) Acción cambiaria directa: se da, cuando la acción cambiaria se ejercita contra el deudor principal. Por ejemplo: en una factura cambiaria, el principal obligado es el comprador de la mercadería. Señala el Artículo 616 de Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República: “Acción cambiaria directa. La acción cambiaria es directa cuando se deduce contra el principal obligado o sus avalistas y de regreso cuando se ejercita contra cualquier otro obligado”.

b) Acción cambiaria de regreso: el Artículo 616 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala regula: “La acción cambiaria es directa cuando se deduce contra el principal obligado o sus avalistas y de regreso cuando se ejercita contra cualquier otro obligado”.

3.7. Clasificación

La clasificación doctrinaria de los títulos de crédito, es la siguiente:

a) Atendiendo a la ley que los rige: nominados e innominados. Los títulos de crédito nominados, son los que se encuentran reglamentados por la ley expresamente, como el cheque, la letra de cambio, pagaré, etc.; y los títulos de crédito innominados, son aquellos que sin tener una reglamentación legal, han sido consagrados por los usos mercantiles.

b) Atendiendo al objeto del documento, o el derecho incorporado en el título de crédito: personales, obligacionales, y reales.

“Los títulos de crédito personales, llamados también corporativos, son aquellos cuyo objeto principal no es un derecho de crédito, sino la facultad de atribuir a su tenedor una calidad personal de miembro de una corporación. Por ejemplo, la acción en una sociedad anónima”.¹⁵

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

Los títulos de crédito reales, de tradición o representativos, son aquellos cuyo objeto principal no consiste en un derecho de crédito, sino en un derecho real sobre la mercancía amparada por el título. Por esto, se dice que representan a las mercancías.

c) Atendiendo a la forma de creación: títulos de crédito singulares y títulos de crédito seriales. Los títulos de crédito singulares, son aquellos creados en cada acto, como la letra de cambio, el cheque, el pagaré, etc. Y los títulos seriales, son los que se crean en serie, como los debentures y los bonos bancarios.

¹⁵ Paz Álvarez, Roberto. **Negocio jurídico mercantil**. Pág. 20.



d) Atendiendo a la sustantividad del documento: títulos de crédito principales y títulos de crédito accesorios. Son títulos de crédito principales, son aquellos que no se derivan de otro, sino valen por si mismos; por ejemplo, el bono bancario. Los títulos de crédito accesorios, son aquellos que derivan de otro, y tienen relación de dependencia.

En cuanto a la clasificación legal de los títulos de crédito, el Código de Comercio de Guatemala, establece una clasificación general, una clasificación general, y una clasificación particular de los títulos de crédito.

a) Clasificación general: por su forma de circulación, pueden ser:

- Títulos nominativos.
- Títulos a la orden.
- Títulos al portador.

b) Clasificación especial o particular:

- Letra de cambio.
- Pagaré.
- Cheque.



- Obligaciones de las sociedades o debentures.

- Certificado de depósito u bono de prenda.

- Carta de porte o conocimiento de embarque.

- Factura cambiaria.

- Cédula Hipotecaria.

- El vale.

- Bono bancario.

- Certificado fiduciario.





CAPÍTULO IV

4. El conocimiento de embarque en el derecho mercantil de Guatemala

Los títulos valores son documentos necesarios para legitimar el ejercicio del derecho literal y autónomo que en ellos se incorpora.

Pueden ser de contenido crediticio, corporativos o de participación, y de tradición, o representativos de mercancías.

4.1. Conceptualización

“El conocimiento de embarque, es el recibo que prueba el embarque de la mercancía. Sin este título, no se puede retirar la mercancía en el lugar de destino. De acuerdo al medio de transporte, toma su nombre específico”.¹⁶

Es el documento, por medio del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua. Es el equivalente a la carta de porte, en el transporte aéreo, o terrestre.

El conocimiento de embarque debe ser entregado por el transportador, capitán o agente marítimo, y al cargador, contra la devolución de los recibos provisionales.

¹⁶ Romero Balsadúa, Luis. **Manual de derecho marítimo**. Pág. 30.

4.2. Evolución histórica

“La evolución tecnológica, y en particular los distintos mecanismos de elaboración de los contratos de transporte, financiero y de compraventa de mercaderías a distancia, sumados a la transformación que se observa en el transporte y comercialización, motivan la aparición de nuevos documentos, y de una mecánica innovadora en su emisión, a requerimiento de las partes, importadores, y exportadores del comercio exterior”.¹⁷

Es así, que la aparición de una nueva documentación para el transporte de mercaderías por agua, se inscribe en las llamadas nuevas tendencias del derecho de la navegación.

La evolución de la documentación del conocimiento de embarque, determina que, culminando un proceso histórico en pos de lograr seguridad instrumental en la certificación de los embarques en los buques, y en la del contrato de transporte, aparece el conocimiento de embarque, documento que, a poco andar, en el siglo pasado sobrepasa su primitiva y sencilla redacción, propia de un simple recibo, para terminar siendo considerado como un verdadero título valor, representativo de las mercaderías en él consignadas y, por lo tanto, útil y reconocido para su circulación jurídica, y la comercialización de las mismas.

Esa historia conocida, fue consolidando y afirmando en sus funciones al conocimiento de embarque, aportando la seguridad jurídica que las partes

¹⁷ Ray José, Domingo. **Nuevas tendencias en el derecho marítimo**. Pág. 44.



originarias, o sea, transportador-cargador, y otros sujetos al contrato de transporte de mercaderías por agua, como el consignatario, comprador de la mercadería, y los bancos.

El conocimiento de embarque, es el documento mediante el cual, y sin perjuicio de sus restantes funciones, se acredita el contrato de transporte de mercaderías por agua, y nació históricamente, como un simple recibo de lo que se embarcaba a bordo, y como prueba de un depósito consiguiente, fue perfilando en los usos y leyes marítimas, una gama de crecientes e importantes funciones.

En el siglo actual, el conocimiento llega como recibo de la carga a bordo, que consiste en la documentación probatoria de los llamados contratos de transporte a carga general, sin perjuicio de su necesaria emisión, que surge por los fletantes en ejecución de un contrato de fletamento total o parcial; de formas del llamado por viaje, representativo de la mercadería embarcada a bordo y título valor circulatorio, a más de un título ejecutivo, para exigir la entrega de la mercadería por parte de su titular, de quien la tenga en su poder, sea el transportador marítimo o sus agentes, en fin, sus condiciones, efectos y términos usuales; son reconocidamente firmes en el derecho marítimo.

Es fundamental, el análisis de las condiciones de concertación, y las nulidades de cierto tipo de cláusulas abusivas, y de estilo en los formularios que aportan las empresas navieras, destacándose la obligación del transportador o capitán, de hacer entrega de la mercadería, al poseedor legitimado del documento, en base a la presentación efectiva de uno de sus ejemplares originales.

El Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Internacional de Mercadería por Mar y de las Reglas de Hamburgo de 1978, resta seguridad jurídica al negocio que concierne el cargador, al contratar el transporte de su mercadería por mar, al no exigir indefectiblemente de la parte transportadora, la emisión de un conocimiento, y la posibilidad de sustituirlo por la suscripción de otro tipo de documento.

En los últimos tiempos, sobre todo en tráficos de línea regular, aparecen impuestos por los usos de las empresas transportadoras, instrumentos que si bien documentan el embarque de la mercadería, y el subsiguiente deber de custodia, y de transporte, por parte de su emisor, con la consiguiente obligación de la entrega de la mercadería en destino, son una suerte de remedo del tradicional conocimiento, pues a pesar de ser nominativos, no resultan negociables.

4.3. Clases de conocimiento de embarque

“El conocimiento de embarque, es un recibo dado al embarcador por las mercancías entregadas. Demuestra, la existencia de un contrato de transporte, y otorga derechos sobre las mercancías”.¹⁸

Por tanto, quién posea el conocimiento de embarque, acredita la posesión de la mercancía. Este aspecto, es fundamental sobre todo en las formas de pago documentales.

¹⁸ **Ibid.** Pág. 32.

El bill of lading recibido para embarque, es el tipo de documento, que demuestra que la mercancía ha sido recibida por el transportista, en la fecha indicada en el documento, pero no que haya sido embarcada. Está especialmente indicado para el transporte de contenedores, o multimodal, ya que, se emite en el momento en que la mercancía ha sido entregada al primer transportista, o a la terminal de contenedores. El bill of lading a bordo, es el documento que demuestra la recepción de la mercancía a bordo del buque. Es decir, que la mercancía está lista para ser enviada.

“El poseedor del bill of lading, puede negociar la venta de la mercancía durante el trayecto, especialmente si este es largo, lo cual le interesará debido a que durante el trayecto tiene inmovilizado un capital. Si se prevé que no se va a vender la mercancía durante el trayecto, no se necesitará un documento que constituya título-valor de la mercancía”.¹⁹

4.4. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías

Debido a la importancia, de la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías, es necesaria la celebración de un convenio.

El Artículo 1 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Definiciones. En el presente Convenio:

¹⁹ **Ibid.** Pág. 41.



1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.
2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.
3. Por "cargador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.
4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.
6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex".

El Artículo 2 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: "Ámbito de aplicación:

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o

b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o

c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante; o

d) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante; o

e) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.



2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.
3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.
4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este Artículo”.

El Artículo 3 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Interpretación del Convenio.

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad”.

El Artículo 4 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Período de responsabilidad.

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este Artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

- a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
 - i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
 - ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;
- b) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - i) Poniéndolas en poder del consignatario; o
 - ii) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
 - iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente”.

El Artículo 5 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías regula: “Fundamento de la responsabilidad:

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del Artículo 4, a menos que pruebe que él, sus

empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el Artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este Artículo.

4. a) El porteador será responsable:

i) De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias;

b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.

5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales

inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia”.

El Artículo 7 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Aplicación a reclamaciones extracontractuales.

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se



fundere en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este Artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio”.

El Artículo 9 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Carga sobre cubierta.

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este Artículo o cuando el porteador



no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este Artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del Artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6 o en el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del Artículo 8”.

El Artículo 10 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo.

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido recomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del Artículo 7 y del párrafo 2 del Artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo”.



3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.
4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.
5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.
6. Las disposiciones de este Artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo”.

El Artículo 11 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Transporte directo:

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del Artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con

arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del Artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del Artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia”.

El Artículo 12 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Norma general.

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte”.

El Artículo 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el



cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y

b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este Artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este Artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 5”.

El Artículo 14 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Emisión del conocimiento de embarque.

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.
3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del País en que se emita el conocimiento de embarque”.

El Artículo 15 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Contenido del documento de embarque.

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:
 - a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;
 - b) El estado aparente de las mercancías;
 - c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
 - d) El nombre del cargador;
 - e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
 - f) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;
 - g) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;



- h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno;
- i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;
- k) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del Artículo 23;
- m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
- n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y
- o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del Artículo 6".

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este Artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho

documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque embarcado.

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del Artículo 1”.

El Artículo 16 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio.

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del Artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque”.

El Artículo 17 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Garantías proporcionadas por el cargador.

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.
2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión de un conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.
3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este Artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este Artículo.
4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este Artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad



establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque”.

El Artículo 18 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Documentos distintos del conocimiento de embarque.

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento”.

El Artículo 19 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Aviso de pérdida, daño o retraso.

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.



3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.
4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.
5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.
7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del Artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.
8. A los efectos de este Artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el



capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente”.

El Artículo 20 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Prescripción de las acciones.

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.
2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.
3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.
4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.
5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella”.



El Artículo 21 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Jurisdicción.

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

- a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- c) El puerto de carga o el puerto de descarga; o
- d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional; sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este Artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento;



b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este Artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este Artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) A los efectos de este Artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;

c) A los efectos de este Artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este Artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción”.

El Artículo 22 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Arbitraje.

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.
2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.
3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:
 - a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:
 - i) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
 - ii) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
 - iii) El puerto de carga o el puerto de descarga; o
 - b) Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.
4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.
5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este Artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier



estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente Artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo”.

El Artículo 23 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Estipulaciones contractuales.

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este Artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.

3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este



Artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este Artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento”.

El Artículo 24 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Avería gruesa.

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional.
2. Con excepción del Artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento”.

El Artículo 25 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Otros convenios.

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de

la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del Artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o

b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional”.

El Artículo 26 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Unidad de cuenta.

1. La unidad de cuenta a que se refiere el Artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el Artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este Artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán



aplicables en sus territorios se fijarán en: 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este Artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este Artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el Artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este Artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este Artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este Artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión”.

El Artículo 28 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Depositario.

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio”.

El Artículo 28 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.



1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.
2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas”.

El Artículo 29 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Reservas. No se podrán hacer reservas al presente Convenio”.

El Artículo 30 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Entrada en vigor.

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.



3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha”.

El Artículo 31 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Denuncia de otros convenios.

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del Artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este Artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

4. No obstante lo dispuesto en el Artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este Artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera



conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados contratantes”.

El Artículo 32 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Revisión y enmienda.

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, Por lo menos de los Estados contratantes.
2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado”.

El Artículo 33 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías regula: “Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria.

1. No obstante lo dispuesto en el Artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este Artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el Artículo 6 y en el párrafo 2 del Artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del Artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías.



2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados contratantes.
3. Toda decisión de la conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.
4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.
5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.
6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado”.

4.5. La importancia jurídica del conocimiento de embarque en el derecho mercantil de Guatemala

El conocimiento de embarque podrá contener: la denominación de conocimiento de embarque; el nombre, el número del documento oficial de identidad, y domicilio del cargador; el nombre y domicilio del beneficiario, consignatario, o a la orden de quien



vaya dirigida la mercancía, pudiendo ser el propio cargador; la indicación de la modalidad del transporte.

“La naturaleza general de las mercancías, las marcas, y referencias necesarias para su identificación; el estado aparente de las mercaderías, el número de piezas, y el peso de las mercancías, o su cantidad expresada de otro modo, son datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador, quien debe además señalar, si procede, su carácter perecible o peligroso”.²⁰

El monto del flete de transporte, y de los demás servicios prestados por el porteador, se señalan en la medida que deba ser pagado por el consignatario.

Se tiene que indicar la fecha y lugar de emisión, puerto de carga y descarga, y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto, así como el lugar y plazo de entrega de la mercancía objeto del transporte, si en este último caso en ello hubieran convenido expresamente las partes; la declaración del valor patrimonial que hubiere declarado el cargador, si en ello han convenido las partes.

También, se tiene que señalar el número de orden correspondiente, y la cantidad de originales emitidos, si hubiere más de uno; el nombre, firma, el número del documento oficial de identidad, y domicilio del porteador que emite el título, o de la persona que actúa en su nombre; la declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse; las cláusulas generales de contratación del

²⁰ **Ibid.** Pág. 49.



servicio de transporte, y cualquier otra indicación que permita, o disponga la ley de la materia.

La omisión, de los requisitos anotados, no afecta la validez jurídica del conocimiento de embarque; ni la nulidad de alguna estipulación conlleva la nulidad del título, el que mantendrá los derechos, y obligaciones que según su contenido tenga.

El conocimiento de embarque negociable, confiere a su legítimo tenedor la acción ejecutiva, para reclamar la entrega de las mercaderías. La copia no negociable, correspondiente al porteador, confiere a éste la misma acción para cobrar el flete que le corresponde.

Para el ejercicio de las acciones cambiarias derivadas del conocimiento de embarque, no se requiere de protesto.

Tanto, la carta de porte como el conocimiento de embarque son títulos de crédito representativos de mercaderías, que incorporan el derecho a la entrega de éstas en el lugar de destino.

La carta de porte y el conocimiento de embarque, se diferencian por la vía utilizada para el transporte de mercaderías. La carta de porte, ampara las mercaderías transportadas por la vía aérea o terrestre; y el conocimiento de embarque, ampara las mercancías transportadas por la vía marítima.

Las características del conocimiento de embarque son las siguientes:



- a) La posesión del título supone la posesión de la mercadería por él representada.

- b) Con el título se puede transferir el dominio de las mercaderías representadas por él.

- c) Toda negociación que se realice de las mercaderías transportadas, se puede hacer a través del título.

- d) Puede circular a la orden o al portador.

- e) Es representativo de las mercaderías objeto de transporte.

Los elementos del conocimiento de embarque son los siguientes:

- a) Porteador, fletante, o transportista: es el sujeto que a través del contrato de transporte, se obliga a conducir las mercaderías de un lugar a otro, y se emite la carta de porte, o conocimiento de embarque.

- b) Cargador: la persona que permite la mercadería a un consignatario, o destinatario específico, o bien al porteador.

- c) Consignatario o destinatario: consiste en la persona a favor de quien se emite el título, cuando éste es a la orden. Cuando el título es creado al portador, este elemento personal no aparece de inmediato.

Los elementos reales del conocimiento de embarque, son la mercadería objeto de transporte que el título representa, el precio que el porteador recibe por transportar la mercadería, y el medio de transporte utilizado.

Los elementos formales, consisten en el documento de la carta de porte, o conocimiento de embarque, y debe contener los requisitos generales que señala el Artículo 386 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República regula: “Requisitos. Sólo producirán los efectos previstos en este Código, los títulos de crédito que llenen los requisitos propios de cada título en particular y los generales siguientes:

1. El nombre del título de que se trate.
2. La fecha y lugar de creación.
3. Los derechos que el título incorpora.
4. El lugar y la fecha de cumplimiento o ejercicio de tales derechos.
5. La firma de quien lo crea. En los títulos en serie, podrán estamparse firmas por cualquier sistema controlado y deberán llevar por lo menos una firma autógrafa.

Si no se mencionare el lugar de creación, se tendrá como tal el del domicilio del creador. Si no se mencionare el lugar de cumplimiento o ejercicio de los derechos que el título consigna, se tendrá como tal el del domicilio del creador del título. Si el creador tuviere varios domicilios, el tenedor podrá elegir entre ellos; igual derecho o elección tendrá, si el título señala varios lugares de cumplimiento.

La omisión insubsanable de menciones o requisitos esenciales que debe contener todo título de crédito, no afectan al negocio o acto jurídico que dio origen a la emisión del documento”.



También, debe contener los requisitos especiales que a continuación se indican:

- a) El nombre de la carta de porte o conocimiento de embarque.
- b) El nombre y el domicilio del transportador.
- c) El nombre y el domicilio del cargador.
- d) El nombre y el domicilio de la persona a cuya orden se expide, o la indicación de ser título al portador.
- e) El número de orden que corresponda al título.
- f) La descripción pormenorizada de las mercaderías que habrán de transportarse.
- g) La indicación de los fletes y demás gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o ser éstos por cobrar.
- h) La mención de los lugares y fechas de salida y de destino.
- i) La indicación del medio de transporte.
- f) Si el transporte fuera por vehículo determinado, los datos necesarios para su identificación.



g) Las bases para determinar el monto de las responsabilidades del transportador en casos de pérdidas o averías.

h) Cualquier otra condición o pactos que acordaren los contratantes.

El Artículo 588 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala: “Rutas permanentes. Los portadores o fletantes, que exploten rutas de transporte permanentes, bajo concesión, autorización o permiso estatal, podrán expedir a los cargadores cartas de porte o conocimientos de embarque, que tendrán el carácter de títulos representativos de las mercaderías objeto de transporte.

El conocimiento de embarque servirá para amparar mercaderías transportadas por vía marítima. La carta de porte servirá para amparar mercaderías transportadas por vía aérea o terrestre”.

El Artículo 589 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala: “Otros requisitos. Además de lo dispuesto por el Artículo 386 de este Código, la carta de porte o conocimiento de embarque deberá contener:

1. El nombre de carta de porte o conocimiento de embarque.
2. El nombre y el domicilio del transportador.
3. El nombre y el domicilio del cargador.
4. El nombre y el domicilio de la persona a cuya orden se expide, o la indicación de ser el título al portador.
5. El número de orden que corresponda al título.

6. La descripción pormenorizada de las mercaderías que habrán de transportarse.
7. La indicación de los fletes y demás gastos del transporte, de las tarifas aplicables y la de haber sido pagados los fletes o ser éstos por cobrar.
8. La mención de los lugares y fechas de salida y del destino.
9. La indicación del medio de transporte.
10. Si el transporte fuera por vehículo determinado, los datos necesarios para su identificación.
11. Las bases para determinar el monto de las responsabilidades del transportador, en casos de pérdidas o averías.
12. Cualesquiera otras condiciones o pactos que acordaren los contratantes.

Las cartas de porte y conocimiento de embarque para tráfico internacional, se regirán por las leyes aduaneras”.

El Artículo 590 del Código de Comercio de Guatemala, Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala: “Otros requisitos. Si mediare un lapso entre el recibo de las mercaderías y su embarque, el título deberá contener, además:

1. La mención de ser recibido para embarque.
2. La indicación del lugar donde habrán de guardarse las mercaderías mientras el embarque se realiza.
3. El plazo fijado para el embarque”.

El conocimiento de embarque, representa las mercancías que son objeto de un contrato de transporte marítimo, lacustre o fluvial, siendo de importancia su estudio jurídico, y todo aquello que corresponda a su naturaleza, y alcances como título



valor, y no resulte incompatible con las disposiciones, que rigen al contrato de transporte marítimo de mercancías.



CONCLUSIONES

1. El desconocimiento de la existencia del documento de recibo, que acredita la propiedad de las mercancías transportadas a grandes distancias, que se efectúa por vía marítima esencialmente, y que es denominado conocimiento de embarque, no permite la determinación de las características esenciales de los títulos valores, como su negociabilidad.
2. No solamente se requiere la convertibilidad, o la realización del negocio jurídico en el conocimiento de embarque, sino también que sea seguro y que se garantice al propietario de la mercancía su entrega al destinatario correcto, y también para el porteador, o transportador que es responsable de su tránsito, la entrega al consignatario adecuado.
3. Las modificaciones al conocimiento de embarque en términos internacionales, se disgregan en documentos que asumen diversas situaciones, como al portador, no negociable, entrega previo documento, y otros que permiten la diversificación del ámbito de acción del documento, que se convierte en un título valor de alcance internacional.
4. No existe una legislación uniforme, que reglamente el comercio internacional, y que obligue a la existencia de expresiones en donde se hagan precisiones sobre el conocimiento de embarque, para que se acepte por diversos países, y se determine un compromiso en relación a la inclusión de dichos requerimientos en las legislaciones internas.



5. No se aseguran plenamente las tradicionales características del conocimiento de embarque en sus más conocidas funciones, como la de constituirse en títulos valores circulatorios, y por ello no se ha podido instrumentar de manera favorable y adecuada la contratación de un transporte marítimo, debido a que no resulta negociable.

6. El conocimiento de embarque, no se libera de encontradas opiniones, y se suma a la natural desconfianza que ciertas innovaciones aportan a la informática y técnicas modernas, siendo ello lo que no permite que se inspire la seguridad del transporte marítimo en sus aspectos jurídicos, y de control de la documentación.



RECOMENDACIONES

1. Los porteadores, tienen que señalar el desconocimiento del documento que acredita la propiedad de las mercancías que se tienen que transportar a grandes distancias, mediante vías marítimas y que se denominan conocimiento de embarque, ya que ello no permite que se puedan determinar las características de los títulos valores, ni la negociabilidad que deben tener.
2. Los fletantes, deben indicar que no se necesita solamente la convertibilidad, o la realización de la negociación jurídica del conocimiento de embarque, ya que también deberá existir seguridad y se tendrá que garantizar al propietario de la mercancía la entrega al destinatario correcto, así como también al porteador, o transportador la entrega del consignatario acorde.
3. Los transportistas, tienen que señalar que las modificaciones al conocimiento de embarque, se disgregan en documentos que asumen distintas situaciones como al portador, no negociables, de entrega previa al documento, y otros que permiten diversificar el campo de acción del documento para convertirlos en títulos valores de alcance internacional.
4. Los cargadores, deben establecer la falta de una legislación uniforme, encargada de reglamentar el comercio internacional, para obligar a que existan expresiones en las cuales se hagan precisiones en relación al conocimiento de embarque, para que puedan ser aceptados por distintos países y así determinar los compromisos de inclusión de esos requerimientos.



5. Los consignatarios, deben indicar que no se aseguran las características tradicionales del conocimiento de embarque en sus más conocidas funciones a realizar, como la de constituirse en títulos valores circulatorios, y por ende no se puede instrumentar de forma favorable la contratación de los transportes marítimos.

6. Los fletantes, tienen que dar a conocer que el conocimiento de embarque no se libera de opiniones adversas, y ello se suma a la desconfianza natural de innovaciones de la informática y tecnología moderna, siendo ello lo que no puede permitir que exista seguridad en el transporte marítimo en sus aspectos jurídicos, y de control a la documentación reglamentaria.



BIBLIOGRAFÍA

- AGUIRRE MATOS, Roberto. **El contrato mercantil**. Guatemala: Ed. Universitaria, 1999.
- ASCARELLI, Tulio. **Iniciación al estudio del derecho mercantil**. Barcelona, España: Ed. Bosch, 1984.
- BOLAFIO, León. **Derecho mercantil**. Madrid, España: Ed. Reus, 1965.
- GHERSI, Carlos Alberto. **Contratos civiles y comerciales**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Astrea, 1994.
- LARA VELADO, Roberto. **Introducción al estudio del derecho mercantil**. México, D.F.: Ed. Universitaria, 1969.
- MALVAGNI, Atilio. **Contratos de transporte por agua**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Ariel, 1983.
- MANTILLA MOLINA, Roberto. **Derecho mercantil**. México, D.F.: Ed. Porrúa, S.A., 1986.
- MOSSET ITURRASPE, Jorge. **Manual de derecho mercantil**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Bibliográfica, 1981.
- PAZ ÁLVAREZ, Roberto. **Negocio jurídico mercantil**. Guatemala: Ed. Aries, 2005.
- RAY, José Domingo. **Nuevas tendencias en el derecho marítimo**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Diamantes, 1998.
- ROCCO, Alfredo. **Principios de derecho mercantil**. México, D.F.: Ed. Nacional, 1985.
- ROMERO BASALDÚA, Luis. **Manual de derecho marítimo**. Buenos Aires, Argentina: Ed. Nacional, 2004.



URÍA, Rodrigo. **Tratado de derecho mercantil**. Madrid, España: Ed. Aguirre, 1969.

VÁSQUEZ MARTÍNEZ, Edmundo. **Instituciones de derecho mercantil**. Guatemala: Ed. IUS, 2009.

VICENTE GELLA, Agustín. **Curso de derecho mercantil**. Buenos Aires, Argentina: Ed. La Académica, 1991.

VILLEGAS LARA, René Arturo. **Derecho mercantil guatemalteco**. Guatemala: Ed. Universitaria, 2002.

Legislación

Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1986.

Código Civil. Decreto Ley 106 del Jefe de Estado Enrique Peralta Azurdía, 1963.

Código Procesal Civil y Mercantil. Decreto Ley 107 del Jefe de Estado Enrique Peralta Azurdía, 1963.

Código de Comercio de Guatemala. Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, 1970.

Ley del Organismo Judicial. Decreto número 2-89 del Congreso de la República de Guatemala, 1989.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Hamburgo, 31 de marzo de 1978.