

Autor: Abg. Carlos E. Carrasco C.

@temislawyers

main@temislawyers.com

LA NATURALEZA JURÍDICA DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

I. Resumen.

El conocimiento de embarque o Bill of lading (usualmente abreviado como “B/L”) es el documento fundamental que representa la existencia del contrato de transporte de mercancías por agua. De orígenes remotos, tiene diferentes funciones, tanto desde el punto de vista civil o marítimo como administrativo. Si bien es cierto que desde el punto de vista práctico estos documentos son usados en el día a día del comercio marítimo y transporte internacional, pocas veces se detienen los actores que forman parte de estas actividades en el análisis de la naturaleza jurídica de este documento, lo cual impacta directamente en el tratamiento del mismo a la hora de presentarse disputas relativas al contrato de transporte de mercancías por agua. El presente análisis parte de la definición legislativa del instrumento a determinar las funciones que cumple el mismo como instrumento jurídico completo: la prueba del contrato de transporte de mercancías por agua, prueba del recibo de las mercancías, su carácter de título valor y la constitución de presunciones al momento de su emisión.

II. Desarrollo.

Antes de comenzar con el análisis de la naturaleza jurídica del B/L, es necesario atender a las definiciones que la legislación nacional e internacional nos dan de este documento, en este sentido, el ordinal séptimo del artículo 197 de la Ley de Comercio Marítimo (LCM) señala: “Conocimiento de embarque: documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquél que lo reemplace y acredite que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento correspondiente y según el cual las mercancías han de entregarse a una persona determinada, a la orden

o al portador”¹. Esta definición, es idéntica a la contenida en el numeral sexto del artículo primero de la Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías de 1978 (Conocidas como las reglas de Hamburgo) que Venezuela aun no ha ratificado pero que recogió en gran medida en la LCM.

Ahora bien, en función a la definición anterior, se observan dos aspectos iniciales que pueden orientarnos en el entendimiento de la naturaleza jurídica de este instrumento. Primeramente, tenemos un aspecto adjetivo o procesal que se refiere al documento como prueba de un hecho de naturaleza jurídica, esto es, el contrato de transporte de mercancías por agua por lo que se puede decir que el B/L es un órgano de prueba (por cierto el documento fundamental en lo que se refiere a cualquier disputa emanada de un contrato de transporte de mercancías por agua) perteneciente a la categoría de los instrumentos privados con todos los requisitos que tanto del código civil (CC), como el código de procedimiento civil le colocan a esta categoría de medios probatorios para poder ser promovidos, controlados y valorados correctamente en juicio.

El segundo, es el aspecto sustantivo del documento, como señala la propia definición, queda evidenciada la existencia del contrato de transporte de mercancías por agua al estar vertidas en el B/L las declaraciones o manifestaciones de voluntad constitutivas del mismo. En este sentido, y aunque lo usual sea que el B/L sea firmado por únicamente el porteador, quien haya sido autorizado por este para estos efectos (usualmente el agente naviero) o el capitán del buque, se entiende que la voluntad del cargador se manifestó (independientemente de que este haya firmado o no el conocimiento de embarque) al momento de colocar las mercancías a bordo de ese buque y no haber manifestado inconformidad o protesto respecto del contenido del mismo tanto en lo que se refiere como a cantidad y calidad de las mercancías, como a lo que se refiere a las cláusulas relativas a la limitación de la responsabilidad del porteador.

¹ Ley de reforma parcial del decreto n° 1.506 con fuerza de ley de comercio marítimo, Gaceta Oficial N° 38.351 del 5 de enero de 2006.

En sentido contrario, una parte de la doctrina señala que, al no cumplir con el requisito de la firma del cargador contemplada en muchos ordenamientos jurídicos, “el conocimiento de embarque solo estaría cumpliendo con su rol de recibo de las mercancías y no con el significado autentico de la voluntad de las partes en el contrato de transporte de mercancías por agua”². No estamos de acuerdo con este sector de la doctrina por ser reiteradas las definiciones en las normas internacionales y nacionales señaladas en el señalamiento de que el B/L constituye la prueba del contrato en cuestión.

Manifestadas y vertidas efectivamente las voluntades del porteador y del cargador en el B/L, este comenzara a cumplir los propósitos para los cuales existe, entre ellos, Belisario (2013) señala:

“a. Es una prueba de que existe un contrato de transporte de mercancía por agua. No es que sea un contrato de transporte marítimo, pero es un instrumento que demuestra la relación contractual, en atención a que el documento bajo estudio no puede comprender todos los conceptos que se han contratado y los cuales están comúnmente puntualizados en una póliza de fletamento”³. Agregaríamos a lo señalado por el autor que ningún instrumento es el contrato propiamente hablando (dado que el contrato son las manifestaciones de voluntad tendientes a constituir, reglar, modificar o extinguir una relación jurídica según el artículo 1133 del CC). Recordando que el artículo 1355 ejusdem señala que “el instrumento redactado por las partes y contentivo de sus convenciones es solo un medio probatorio; su validez o su nulidad no tiene influencia sobre la validez del hecho jurídico que esta destinado a probar, salvo en los casos que el instrumento se requiera cómo solemnidad del acto”⁴. Por lo que el contrato podrá ser probado a través de otros medios probatorios (aun en caso de perdida o destrucción de los B/Ls) como puede ser el contrato o póliza de fletamento. Otro punto en el que diferimos con parte de la doctrina es el relativo a la opinión al parecer consensuada en que el contrato de transporte de mercancía se prueba con las pólizas o contratos de fletamento, la razón de diferir radica en el la póliza de fletamento

² Ansetta N, Alfonso. El Conocimiento de embarque. Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile – Chile, 1972. P. 23.

³ Belisario C. Freddy. Derecho del Transporte Marítimo, Tomo II. Ediciones marítimas venezolanas, Caracas. 2013. p.30.

⁴ Código civil de Venezuela. Gaceta oficial N 2990 extraordinario. 26 de Julio de 1982.

no necesariamente acarrea con si la orden de transportar mercancías en determinadas condiciones de modo tiempo y lugar, esto lo podemos observar especialmente en el caso del fletamento a tiempo (ya que la póliza de fletamento por viaje generalmente si incluye esta información), donde un buque puede ser puesto a la orden de un fletador (charterer) para su gestión comercial y esperar a recibir ordenes una vez este contrate el transporte propiamente hablando con los embarcadores (shippers) y recibidores de la mercancía, otro punto a favor de diferir es el relativo a la naturaleza del buque ya que no todos los buques están destinados al transporte de mercancías como es el caso de los buques de transporte de pasajeros o de exploración, que pueden ser fletados mas no destinados al transporte de mercancías por agua.

“b. Constituye recibo de que las mercancías han sido depositadas en el interior del buque”⁵. Los recibos, son nombres coloquiales que la ley le otorga a los instrumentos conocidos como Tarjas. El CC señala en su artículo 1383 que “las tarjas que corresponden con sus patrones hacen fe entre las personas que acostumbran a comprobar con ellas las provisiones que hacen o que reciben en detal”⁶. Tomando en cuenta que es uso y costumbre que los B/L se emitan en al menos 3 duplicados o copias originales, esta definición resuelve lo señalado en el punto anterior ya que en el caso de que el B/L solo este firmado por el porteador o quien haga sus veces, estaremos en presencia de una tarja desde el punto de vista de su naturaleza jurídica, pero en el caso de que este firmado por ambas partes (porteador y cargador) estaremos en presencia de un documento privado que por ende tendrá mayor valor probatorio en el caso de que este reconocido o tenido por reconocido según lo establecido por las diversas normas adjetivas que regulan la materia.

“c. Es un instrumento que evidencia la propiedad de las mercancías que se encuentran a bordo del buque”⁷. Muchas legislaciones (ya sea que adopten las normas internacionales anteriormente señaladas o tengan su legislación interna) establecen normas de carácter administrativo y aduanero que exigen a los propietarios de las

⁵ Belisario C. Freddy. Derecho del Transporte Marítimo, Tomo II. Ediciones marítimas venezolanas, Caracas. 2013. p.31.

⁶ Código civil de Venezuela. Gaceta oficial N 2990 extraordinario. 26 de Julio de 1982.

⁷ Belisario C. Freddy. Derecho del Transporte Marítimo, Tomo II. Ediciones marítimas venezolanas, Caracas. 2013. p.31.

mercancías la presentación de este tipo de documentos ante las autoridades correspondientes para realizar los respectivos procesos de tránsito o nacionalización aduanera, es evidente que al poder ser emitidos los conocimientos de embarque tanto nominativamente, como al portador y ser susceptibles de ser endosables y traspasados (lo cual a su vez facilita la circulación de la riqueza), estos actúan como un tipo especial de títulos valor que incorporan representativamente en el instrumento la prueba de la propiedad de los efectos embarcados en el buque.

d. El conocimiento de embarque es un instrumento constitutivo de una presunción. Esto lo establece el artículo 239 de la LCM que señala que: “El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías no incluidas en la reserva indicada en el artículo anterior, tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque. No se admitirá la prueba en contrario, si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido el consignatario de buena fe, basándose en la descripción de las mercancías que figuraban en ese conocimiento”. En este sentido, Villarroel (2003) señala que “para evitar falsas menciones y alegaciones posteriores, el porteador debe verificar por cada mercancía embarcada, que se corresponde con las menciones hechas en el conocimiento de embarque. En la practica esta verificación es imposible”⁸, por lo que tendrá el porteador que colocar alguna mención en el BL señalando que la limitación de este para verificar el estado de las mercancías en lo que se refiere a calidad, cantidad, peso y contenido (lo que se conoce como “dirty BL”).

Un detalle final relevante de señalar, es que el conocimiento de embarque es un documento que debe ser emitido de manera obligatoria de conformidad con el artículo 232 de la LCM, por lo cual se puede señalar que el contrato de transporte de mercancías por agua es un contrato solemne por las características del conocimiento de embarque y el conjunto de requisitos mínimos que la legislación colocan sobre si al momento de su emisión (artículo 234 LCM) si bien no exige la legislación la autenticación del documento por razones prácticas.

⁸ Villarroel R. Francisco A. Tratado General de Derecho marítimo. Universidad nacional experimental marítima del caribe. Catia la Mar. 2003. P.450.

III. Conclusión.

En función de las consideraciones vistas, tenemos que el Bill of Lading es un instrumento privado reglado que se asemeja a las tarjas y complejo en el sentido que cumple diversas funciones contractuales (incorporación representativa del contrato de transporte de mercancías por agua), adjetivas (prueba del contrato de transporte de mercancías por agua, prueba del recibo de las mercancías a bordo, y la constitución de presunciones), titulativas (el carácter del BL como título valor que facilita la circulación de la riqueza) y administrativas (nacionalización de las mercancías y tramites aduaneros).

IV. Referencias bibliográficas.

- Ansieta N, Alfonso. El Conocimiento de embarque. Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile – Chile, 1972. P. 23.
- Belisario C. Freddy. Derecho del Transporte Marítimo, Tomo II. Ediciones marítimas venezolanas, Caracas. 2013.
- Villarroel R. Francisco A. Tratado General de Derecho marítimo. Universidad nacional experimental marítima del caribe. Catia la Mar. 2003.

Instrumentos legales:

- Código civil de Venezuela. Gaceta oficial N 2990 extraordinario. 26 de Julio de 1982.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías de 1978.
- Ley de reforma parcial del decreto n° 1.506 con fuerza de ley de comercio marítimo, Gaceta Oficial N° 38.351 del 5 de enero de 2006.