

EL BILL OF LADING COMO CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA

Humberto Pejovés Macedo

Bachiller en Derecho de la Universidad particular San Martín de Porres

Agente de Aduana

La teoría básica del Comercio Exterior nos dice que el Bill of Lading o Conocimiento de Embarque, como se le conoce en español, es una constancia extendida por el capitán del buque o transportista en la que se acusa el recibo de la carga que se le encomienda, así como las condiciones pactadas en el Contrato de Transporte Marítimo de Carga. Por ello, hablar del Conocimiento de Embarque o de Contrato de Transporte Marítimo de Carga viene a ser lo mismo tal como se desprende de la lectura de las Reglas de la Haya. Vale decir entonces, que el Conocimiento de Embarque es la manifestación práctica del contrato que estamos revisando.

Entrando en definición, el Contrato de Transporte Marítimo de Carga es ese en el que intervienen dos sujetos: Uno llamado transportador, que se obliga al traslado la mercancía del otro llamado cargador, quien a cambio de dicho servicio ha de pagar un precio que debe ser el equivalente al valor de la operación desde el puerto de origen hasta el de destino. Sin embargo, encontraremos a un tercer sujeto que no propiamente interviene en el contrato pero que resulta ser parte importante del mismo, nos referimos al destinatario de la carga.

Según lo dicho, el "transportador" es el dueño, armador o fletador de la nave y es quien propiamente pacta el transporte comprometiéndose al traslado de la

carga materia del contrato. Al suscribir el compromiso del transporte, también asume la responsabilidad por la seguridad e integridad de las mercancías que transporta.

El "cargador", conocido también como "remite" o "expedidor", es el segundo sujeto del Contrato de Transporte Marítimo, su participación es fundamentalmente la de encargar la conducción de las mercancías materia del contrato. Es quien en la práctica hace el corte del conocimiento en el puerto de origen, ya sea bajo las modalidades prepaid o collect.

El "destinatario" de la carga es la persona a quien va dirigida la mercancía que se traslada. Mientras el remitente o cargador participa en el contrato desde el puerto de origen, el destinatario lo hace en el puerto de destino, siendo el Conocimiento de Embarque el documento con el que solicita la entrega de la carga una vez llegada a destino.

Desde el punto de vista del Derecho Marítimo, hemos encontrado diferentes enfoques sobre la naturaleza jurídica del Contrato de Transporte Marítimo de Carga. Para tratadistas como Jossierand y Planiol, este contrato es una locación de obra (locatio operis) en el cual una de las partes se obliga a ejecutar una obra contra un pago. Visto así, el compromiso de transportar mercancías es considerado como un compromiso de obra.

Otros tratadistas hablan de la semejanza del Contrato de Transporte Marítimo de Carga con el Mandato. Se fundamenta esta opinión en el hecho de que en el contrato de transporte el portador o transportador de la carga debe realizar su parte del compromiso en estricta obediencia de las órdenes del remitente o cargador, de la misma forma como funciona el mandato entre el mandatario y el mandante.

Un tercer punto de vista sobre la naturaleza jurídica de estos contratos invitan a relacionarlo con el Contrato de Depósito. Los seguidores de esta posición se basan en el hecho de que el Contrato de Transporte Marítimo de Carga no tiene identidad propia en razón a que cuando se suscribe lo que se hace en realidad es entregar la mercancía en custodia, una custodia especial ya que implica su traslado de un lugar a otro.

Una cuarta posición es la que ubica a los Contratos de Transporte Marítimo de Carga dentro de los Contratos de Arrendamiento porque se asume que para que el transportador cumpla su función de custodia de la mercancía el contrato debe entrañar a su favor un poder de disposición y dirección, ambos, elementos constitutivos de la operación de traslado. Quienes rebaten esta posición señalan algo que consideramos fundamental y es que el transportista en realidad no alquila una porción de la bodega de su buque,

como si lo haría en un contrato de arrendamiento. Por el contrato que estamos revisando, el armador simplemente se compromete a transportar la mercancía que se le encarga desde un puerto a otro. El uso de una porción de bodega del buque no es más que la consecuencia del objeto principal del contrato tal cual es la de brindar un servicio de transporte.

La posición propia de los especialistas en Derecho Marítimo indica que el Contrato de Transporte Marítimo de Carga tiene su propia y especial naturaleza jurídica dadas las condiciones y características que este reviste. Se funda esta posición en el hecho de que no es un contrato puramente civil toda vez que muchos Códigos de Comercio le dan una ubicación especial dotándolo de naturaleza propia.

Como todos los contratos, el de transporte de carga está regido por las siguientes características:

1.- Es un contrato sinalagmático ya que al ser bilateral, las partes contratantes se obligan recíprocamente unas a otras. En realidad, todo contrato es sinalagmático porque este término es un derivado de la voz griega "synallagma" que traducido al español significa "contrato", tal como señala el profesor Pedro Flores Polo.

2.- Es consensual, porque sólo se perfecciona con el consentimiento de las partes, no se requiere la entrega de la carga ni el cumplimiento de las formalidades para su perfeccionamiento, como es el caso de los contratos reales y formales.

3.- Es oneroso, porque implica prestaciones recíprocas. Esto quiere decir que la prestación del servicio no es gratuita. Señala la doctrina del Derecho Marítimo que en este contrato cada una de las partes sufre un desplazamiento

patrimonial, una presta el servicio, la otra paga por ese servicio. La onerosidad en estos contratos es una característica especial ya que no se concibe el transporte marítimo gratuito. Esta onerosidad se ve manifestada con el Flete.

4.- Es bilateral, porque con su uso las partes que lo suscriben originan una prestación y consecuentemente una contra-prestación surgiendo dos obligaciones: una que se enmarca en la obligación de prestar el servicio; y, la otra que es el compromiso de pago por ese servicio. Dicho de otra forma, es bilateral porque concurren dos voluntades contrapuestas abriéndose un nexo de reciprocidad, interdependencia y obligatoriedad entre ambas.

5.- Es principal, porque su vigencia no está condicionada a otro contrato ya que no sirve de garantía para el cumplimiento de otras obligaciones principales.

6.- Es un contrato por adhesión porque una de las partes, que por lo general es el transportador o armador, fija las condiciones y cláusulas bajo las cuales se ha de contratar siendo la parte que solicita el servicio la que se somete por voluntad propia a tales cláusulas y condiciones.

7.- Es conmutativo, porque al momento de suscribirse las partes intervinientes toman conocimiento de sus derechos y obligaciones recíprocas. Como es lógico, la extensión de sus respectivas prestaciones debe estar equitativamente pactada.

8.- Es un contrato a favor de terceros porque, como indicamos anteriormente, intervienen tres partes de modo que siendo el cargador el que actúa como gestor del consignatario puede en su momento objetar u observar la titularidad de la carga solicitando su entrega en destino.

Como todos los contratos, y por su característica conmutativa, el de transporte marítimo de carga tiene una definición general en cuanto a los derechos y obligaciones de cada contratante.

Entre las obligaciones del transportista debemos citar las siguientes:

1.- Se obliga al traslado de la carga desde un puerto de origen a uno de destino.

2.- Se obliga a la custodia de la carga en tanto esté bajo su responsabilidad.

3.- Se obliga a la correcta estiba para no poner en riesgo ni a la carga que se le encomienda ni al buque.

4.- Se obliga a tomar las medidas necesarias para la buena conservación de la carga durante la travesía.

5.- Se obliga a la estiba y desestiba de la carga en los puertos convenidos. La inclusión de la cláusula F.I.O. (free in and out) no exime de esta responsabilidad al transportador ya que la misma sólo obliga al cargador o al consignatario a correr con estos gastos.

6.- Se obliga a poner el buque en estado de idoneidad absoluta. Esto significa que el buque debe estar apto para la navegación.

7.- Se obliga a poner el buque en estado de idoneidad relativa. Esto quiere decir, que las bodegas del buque deben ser las adecuadas en relación al tipo de carga que va a transportar debiendo para ello armarlo y equiparlo adecuadamente.

8.- Se obliga a ser puntual tanto en la salida como en la llegada de la nave así como a cumplir las rutas establecidas y pactadas en el contrato.

9.- Se obliga también, a respetar las tarifas y condiciones publicitadas y ofrecidas.

Las obligaciones citadas líneas arriba, crean también derechos para el transportista los cuales son:

1.- Tiene derecho a dar por terminado el transporte de carga en casos fortuitos o de fuerza mayor sin perder el flete pactado.

2.- Tiene derecho a cambiar la carga de una nave a otra, ya sea antes del inicio del viaje o por transbordo siempre y cuando tal cambio obedezca a un estado de necesidad debidamente justificado en aplicación de la Cláusula With Liberty to Tranship.

3.- Tiene derecho a descargar aquella mercancía cuando ésta resulta peligrosa. Igualmente, es derecho del transportista no permitir la carga de la mercancía que resulta peligrosa. En ambos casos las causas deben estar debidamente justificadas.

4.- Tiene derecho a poner a disposición del consignatario de la carga, las autoridades aduaneras o portuarias que trasladó dando por terminadas sus obligaciones.

Al igual que el transportador de la carga, el cargador también tiene sus propias obligaciones y derechos. Atendiendo primero a las obligaciones, debemos anotar las siguientes:

1.- Tiene la obligación de entregarle oportunamente la carga al transportador para ser puesta a bordo de la nave.

2.- Esta obligado a declarar con exactitud lo referente a la naturaleza, forma de embalaje (cajones, paletas, containers, etc.), cantidad y calidad de la mercancía que embarca.

3.- Debe marcar los bultos que entrega para el embarque de modo que puedan ser identificables, tanto a bordo de la nave como en la llegada a puerto de destino. Tales marcas deben ser las que han de constar en el Conocimiento de Embarque y Manifiesto de Carga.

4.- Debe embalar la mercancía en recipientes adecuados según el tipo de carga.

5.- Debe entregar al transportador toda la documentación correspondiente a la carga que se ha de transportar.

Entre los derechos del cargador, el más importante es el de exigir al transportista el traslado de la carga que le encomienda. Otro, será el de poder rescindir el contrato aún cuando la mercancía estuviera cargada en el buque obligándose solamente a pagar una parte proporcional al flete asumiendo también los gastos de la descarga siempre que tal situación no cause perjuicios o retarde la salida del buque.

Otro punto importante de observar en los Contratos de Transporte Marítimo de Carga, es el que se refiere a los elementos que lo conforman. Señala la doctrina que estos son: el desplazamiento, el precio y la carga.

En cuanto al desplazamiento, señalan varios autores que es el más importante ya que le da al contrato una naturaleza jurídica especial ya que la obligación principal de este contrato es justamente la de transportar carga.

El segundo elemento es el precio, también conocido como "Flete" y considerado como un elemento importante dado el carácter oneroso de este contrato. Asumiendo definiciones, diremos que el flete es la contraprestación propiamente dicha que el remitente o el cargador deben cumplir con pa-

gar al transportador. La modalidad de pago que pactan las partes intervinientes determinará si el flete ha de ser collect o prepaid.

Pedro Flores Pico define al flete de la siguiente forma: "Precio pactado en el contrato de fletamento". A este concepto, podemos agregarle el añadido de que ese precio pactado es aquel que se debe pagar al armador o transportista como compensación por el traslado de la carga desde un puerto hasta otro. La utilización de los buques en el mercado naviero ha dado origen a una clasificación de los fletes. Esta clasificación es la siguiente: Los fletes para buques de "Línea Regular" y los fletes para buques de "Navegación Libre" o "Trumps".

Los fletes de los buques de "Línea Regular" son aquellos controlados por las llamadas Conferencias Marítimas que en definición son las asociaciones de empresas navieras agrupadas con la finalidad de abaratar y racionalizar los costos del transporte marítimo. Estos fletes se determinan por la natural alza y baja de la oferta y la demanda.

Los fletes de los buques de "Línea Regular" se regulan tomando como base los siguientes cinco factores: tonelada métrica, tonelada de peso, valor de la mercancía, distancia y duración del viaje.

Los fletes de los buques de "Navegación Libre", "Trumps" o fleteados se regulan tomando como base el tiempo que la nave permanece en puerto, la cantidad y la clase de mercancía así como el tiempo de duración del fletamento.

El tercer y último elemento del Contrato de Transporte Marítimo de Carga es justamente la carga. Podríamos definirlas jurídicamente como cosas muebles las que como sabemos son suscepi-

bles de ser trasladadas de un lugar a otro. Sin embargo, debemos ser claros en señalar que esas cosas muebles deben ser corporales, es decir, deben tener existencia física.

Es importante que marquemos una diferencia entre el Contrato de Transporte propiamente dicho y el de Fletamento. Sobre ello, nos atreveríamos a decir que el de fletamento constituye una modalidad de contratación de transporte marítimo también llamado arriendo de buque. Mediante el fletamento, el armador del buque se compromete para con el fletador a transportar una mercancía por mar a cambio de un pago utilizando la modalidad de uno o más viajes en un plazo pactado entre las partes.

Dentro de las modalidades importantes del contrato de fletamento destacan las siguientes:

- 1.- El contrato de alquiler del buque por un viaje conocido internacionalmente como "Voyage Charter".
- 2.- El contrato de alquiler de un buque por plazo determinado, conocido internacionalmente como "Time Charter".
- 3.- El contrato por viaje redondo, conocido internacionalmente como "Round Trip Charter".
- 4.- Fleta a Tanto Alzado, conocido internacionalmente como "Lump Sum Charter".
- 5.- El contrato de fletamento por cesión o a casco desnudo.

Los contratos de fletamento siempre deben constar por escrito bajo las modalidades de Contratos de Fletamento propiamente dichos o "Charter Party", Conocimiento de Embarque o Bill of Lading, conocido también como Booking Note.

Según las Reglas Internacionales de la Haya, el contrato de transporte marítimo, el contrato de alquiler de naves o de fletamento, significan un Conocimiento de Embarque o documento similar obligatoriamente calificado como documento marítimo.

Señala el Art. 1 inc. b) de la Convención lo siguiente: CONTRATO DE TRANSPORTE se aplica únicamente al contrato de transporte comprobado por un Conocimiento de Embarque o por cualquier documento similar que habilite para el transporte de las mercaderías por mar; se aplica también al Conocimiento o documento similar extendido en virtud de un Contrato de Fletamento, a partir del momento en que ese documento habilitado rige las relaciones entre el transportista y el tenedor del conocimiento.

Notamos pues que el Conocimiento de Embarque será la manifestación escrita de los contratos que hemos revisado líneas arriba. Alonso Rubio y Restrepo define al Conocimiento de Embarque en su libro Transporte Marítimo así: Es un documento suscrito por el capitán del buque o por el transportador en el cual consta el recibo de las mercancías y las condiciones y modalidades convenidas entre las partes que intervienen en el contrato de transporte marítimo.

Ampliando el concepto anterior, Patricia Zarak de Cuelar en su CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO nos dice: El Conocimiento de Embarque constituye un recibo de las mercancías que han sido embarcadas a bordo de un buque, y establece las condiciones legales del transporte que se va a realizar. Tiene una amplia función económica como título de las mercancías a que se contrae, siendo en numerosos casos la base para una negociación de las mismas. El poseedor de buena fe del conocimiento es, además,

quien tiene derecho a la entrega de las mercancías que en el mismo aparecen descritas en virtud de este título presentativo, puede formular las reclamaciones pertinentes por faltas, daños o averías.

Vemos en el concepto vertido, que el conocimiento de embarque no sólo es la manifestación escrita del contrato de transporte sino que su validez va aún más allá por la triple función que cumple.

Por un lado, el conocimiento de embarque es un recibo que otorga el transportador al cargador en el que consta el embarque de las mercancías a bordo del buque de su propiedad. Debe destacarse la diferencia de éste con el otro documento llamado CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, en el sólo consta la recepción de la mercadería para ser embarcada. Ambos documentos constituyen recibos de la carga, uno en los almacenes del transportador y el otro a bordo de la nave. Como tales, son extendidos por el transportador y firmados por él mismo para que surta efectos jurídicos, ya que constituyen prueba para el remitente, destinatario o para quien la reciba por endoso de que la carga fue recepcionada por el naviero.

La segunda función del conocimiento de embarque es la de ser un documento de título sobre las mercancías descritas en él. Dicho de otra forma, es un título de propiedad de la mercancía que ampara. Para ello, debe distinguirse que las tres modalidades de conocimiento de embarque como título de propiedad son: Nominativos a la orden y al portador.

Los conocimientos de embarque nominativos son aquellos extendidos expresamente a nombre de sus consignatarios sin la añadidura A LA ORDEN. Como tal, el conocimiento de embarque no será un documento negociable ya que en él se hace imposible la

transmisión a terceros por simple endoso, sólo se puede transferir la propiedad de la mercancía por un acto de cesión, de modo que sólo puede reclamar la carga el consignatario nombrado en el documento. Sin embargo, cuando se trata de esta modalidad de conocimiento de embarque, el mismo consignatario puede solicitar la entrega de la carga con una garantía personal a falta del documento original.

Los conocimientos de embarque a la orden son los extendidos con el agregado A LA ORDEN, y se caracterizan por ser negociables ya que pueden ser transferidos por endoso de los consignatarios.

Sólo los consignatarios o los nuevos propietarios por transferencia mediante endoso pueden solicitar la entrega de la carga en el puerto de destino.

Los conocimientos de embarque al portador son aquellos en los que no figura el nombre del consignatario siendo así que su transmisión se puede dar por el simple hecho de la entrega del documento. El derecho de propiedad de la mercancía amparada bajo esta modalidad, se presume cierto a favor del portador salvo prueba en contrario.

La tercera y última función de los conocimientos de embarque es la de servir como prueba para ambas partes intervinientes en el contrato de transporte marítimo sobre los términos y condiciones en que pactaron el transporte de la mercancía. Concretando lo dicho, al ser firmado por el transportador o su agente constituye prueba del contrato de transporte marítimo.

Como todo documento, el conocimiento de embarque también tiene sus requisitos de validez, sin los cuales perdería la triple función de la que hablamos líneas

arriba. Estos requisitos, podríamos llamarlos de forma y fondo del documento ya que manifiestan al contrato de transporte mismo. Estos son:

1.- Un conocimiento de embarque debe contener obligatoriamente condiciones del contrato de transporte marítimo, condiciones que por lo demás detallan las cláusulas de contratación bajo las cuales se ha de realizar el transporte de las mercancías materia de contrato y que como es obvio señalan las obligaciones y derechos de las partes intervinientes.

2.- Otro de los requisitos es el de indicar claramente el nombre, matrícula y porte de la nave que se ha de utilizar para el transporte pactado.

3.- Debe figurar en el documento el nombre, apellido y domicilio del capitán de la nave.

4.- Debe figurar también el nombre, apellido y domicilio del cargador y del consignatario.

5.- En el rubro correspondiente debe indicarse claramente el tipo, cantidad, número y marca de cada uno de los bultos cargados en la bodega de la nave.

6.- Debe asimismo, indicarse los nombres de los puertos de origen y destino.

7.- También debe constar el flete así como su tarifa base de cálculo.

8.- Por último, debe estar firmado y fechado por el capitán de la nave.

Un punto que no podemos pasar por alto en la revisión del conocimiento, es el que se refiere a las cláusulas de contratación del transporte marítimo. Estas son cláusulas adheridas al contrato ya que como vimos antes, este es un contrato por adhesión en el que el

cargador se somete a lo establecido en el contrato impreso.

Consideramos como las más importantes a las siguientes:

1.- *La cláusula de Avería General*: Esta, es una cláusula consignada en la mayoría de los conocimientos de embarque.

Señala que las divergencias que surjan entre las partes intervinientes por efectos de la avería gruesa deben resolverse atendiendo lo establecido por las Reglas de York y Amberes del año 1924.

Estas reglas, constituyen un cuerpo jurídico compuesto por seis reglas de interpretación y 22 reglas generales que son las siguientes:

REGLA I : Echazón de mercancía

REGLA II : Daño causado por echazón y sacrificio para la seguridad común.

REGLA III : Extinción de fuego a bordo.

REGLA IV: Corte de restos.

REGLA V: Varadura voluntaria.

REGLA VI : Remuneración por asistencia o salvamento

REGLA VII : Daños causados a las máquinas y calderas.

REGLA VIII : Gastos de alije de un buque embarcado y consiguientes.

REGLA IX : Objetos del buque y provisiones quemados como combustible.

REGLA X : Gastos en puertos de refugio, etc.

REGLA XI : Salarios y manutención de la tripulación y otros gastos ocasionados para ganar un puerto de refugio, etc.

REGLA XII : Daños causado al cargamento en la descarga, etc.

REGLA XIII : Deducciones del costo de las reparaciones.

REGLA XIV : Reparaciones provisionales.

REGLA XV : Pérdida de flete.

REGLA XVI : Valor que debe admitirse para la carga, pérdida o avería por sacrificio.

REGLA XVII : Valores contribuyentes.

REGLA XVIII : Avería del buque.

REGLA XIX : Mercancías no declaradas o falsamente declaradas.

REGLA XX : Adelanto de fondos.

REGLA XXI : Intereses sobre las pérdidas abonadas en avería gruesa.

REGLA XXII : Inversión de los depósitos en metálico.

A modo de definición cabe citar la REGLA A (regla de interpretación) de las Reglas de York y Amberes cuando señala lo siguiente sobre la "Avería Gruesa": "Existe un acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, se ha hecho o contraído, intencional y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el

objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común marítimo."

2.- **La Cláusula de Caducidad** - Esta cláusula, señala el plazo de prescripción para la formulación de cualquier reclamo sobre alguna pérdida o daño de las mercancías transportadas. Este plazo se computa a partir de la carga de la mercancía.

3.- **La Cláusula de Jurisdicción** - Es la cláusula que determina el tribunal en el que se ventilarán los litigios ante cualquier controversia surgida del contrato de transporte marítimo.

4.- **La Cláusula del Ambito de Responsabilidad**.- Con esta cláusula, el transportador se exime de responsabilidad ante cualquier pérdida o daño de la carga en tanto ésta no se encuentre bajo su responsabilidad.

5.- **La Cláusula Paramount** - Esta cláusula determina que en materia de Contrato de Transporte Marítimo, se aplicará lo establecido en la Convención de Bruselas de 1924 en las que se acordaron las Reglas de la Haya, tal como se les conoce.

Esta Convención estuvo compuesta originalmente de 15 Artículos que fueron aumentados a 17 con la Convención de Bruselas de 1968. Estos, tratan básicamente sobre el Contrato de Transporte Marítimo de Carga y podemos dividirla en dos partes: las que se refieren a las obligaciones y derechos del transportador y del cargador; y la que se refiere a los asuntos propios de toda convención como la denuncia, el protocolo de firmas, etc.

Independientemente a las clases de conocimientos que hemos revisado por la función de título de propiedad que cumple este documento, existen otras clases que a continuación revisaremos brevemente. Veamos:

1.- **El Conocimiento de Embarque Abreviado** - También llamado "Short Bill of Lading", es aquel en el que se reproducen ciertas condiciones pactadas, es decir, las más importantes del contrato.

2.- **El Conocimiento de Embarque Caducado** - Conocido internacionalmente como Stale Bill of Lading, es el presentado fuera de los plazos establecidos en el contrato. Adquieren esta condición los conocimientos de embarque que en los casos de compra-venta internacional con crédito bancario la entidad crediticia no recibe este documento a tiempo para cerrar la operación cayendo en condición de rechazado por los gastos que pudiera implicar el retraso de su llegada al lugar de destino, ocasionándole al destinatario una serie de gastos no previstos como robos, almacenajes, etc.

3.- **El Conocimiento de Embarque Colectivo** - Conocido internacionalmente como "General Bill of Lading", es el que ampara diversas mercancías dirigidas a un solo agente representante en el puerto de destino quien posteriormente destinará cada carga a su destinatario. Podríamos llamarlo también Conocimiento Consolidado,

4.- **El Conocimiento de Embarque de Certificación** - Conocido internacionalmente como Bill Of Lading With Consular Certificate, es el que requiere según la legislación interna de cada país una visación consular para ser válido. Cuando se da esta situación, la visación consular está sujeta al pago de una tasa calculada sobre dos factores: el valor FOB, o el peso de la mercancía.

5.- **El Conocimiento de Embarque Corrido** - Conocido internacionalmente como In Land Bill of Lading, es una variación del conocimiento de embarque directo o Puerta a Puerta, se utiliza cuando

el transportador no tiene la infraestructura necesaria para trasladar la carga, teniendo que contratar bajo su cuenta y riesgo un transporte.

Existe otra modalidad de conocimiento de Embarque Conrido conocido internacianamente como "Trouht Bill of Landing" que es el que ampara las mercancías transbordadas de un buque a otro.

La diferencia entre uno y otro, está en el tiempo en que se manifiesta la insuficiencia de infraestructura, ya que mientras el primero se extiende sobre mercancías que todavía no han salido de su puerto de origen en el segundo tipo de conocimiento se corta sobre las mercancías que han de ser materia de transbordo, debiendo ser extendido en un puerto intermedio.

6.- *El Conocimiento de Embarque Corto*.- Es el que contiene el resumen de las cláusulas y condiciones de los conocimientos de embarque largos.

7.- *El Conocimiento de Embarque Directo*.- Es el que ampara el transporte de mercancías desde el puerto de origen hasta el de destino. Puede extenderse bajo cuatro modalidades:

a) Puerto a Puerto o Pier to Pier, que cubre el transporte desde el puerto de origen hasta el de destino.

b) Puerta a Puerto o Door to Pier, que es el que cubre desde el almacén del exportador hasta el puerto de destino.

c) Puerto a Puerta o Pier to Door, que es el que cubre desde el puerto de destino hasta los almacenes del importador; y,

d) Puerta a Puerta o Door to Door, que cubre desde los almacenes del exportador hasta los almacenes del importador.

Este es el conocimiento de embarque utilizado por las por las empresas de transporte multimodal, ya que implica el traslado de la mercancía por aire, tierra y mar incluyendo transbordos por cualquiera de los medios de comunicación que utilizan.

8.- *El Conocimiento de Embarque en Buque Fletado*.- O Charter Party como se le conoce internacionalmente, es el que se extiende sobre las mercancías embarcadas sobre un buque fletado o alquilado.

9.- *Conocimiento de Embarque en forma Larga*.- Es el opuesto al conocimiento de embarque corto citado anteriormente. Se caracteriza por ser aquel en el que constan todas las cláusulas del contrato de transporte marítimo.

10.- *El Conocimiento de Embarque Limpio*.- Es en el que se cumplen las condiciones básicas de veracidad entre lo embarcado y lo declarado. Este conocimiento no admite discrepancias en cuanto a cantidad de bultos o peso de los mismos. La condición de limpieza de estos conocimientos de embarque está referida al estado de la carga.

11.- *El Conocimiento de Embarque Liquidado*.- Conocido también como Cleared Bill of Lading, es más que una modalidad, una condición del contrato ya que esta liquidado un conocimiento cuando la carga se entregó al consignatario de la misma.

12.- *El Conocimiento para Embarque*.- Es el documento en el que consta que el transportista recibió la carga en sus almacenes para luego cargarla a las bodegas del buque, y,

13.- *El Conocimiento de Embarque Sucio, Observado o Calificado*.- Es aquel en el que constan anotaciones sobre daños, mermas, faltantes o demás que hace el transportador al momento de cargar a fin de salvar su responsabilidad frente a cualquier reclamo.

Como documento aduanero, el conocimiento de embarque tiene varios usos, por lo tanto, su importancia puede ser observada desde varios puntos de vista.

En cuanto a la entrega de la mercancía amparada por este documento, resulta importante en razón a que es el único que acredita al consignatario como titular de la propiedad, por lo tanto, el único capaz de ordenar su desaduanaje mediante el endose a favor de su representante o Agente de Aduanas.

Desde el punto de vista de la responsabilidad de las empresas transportadoras frente a las Aduanas, el conocimiento de embarque es considerado como uno de los requisitos aduaneros para el ingreso de las naves a puerto.

Desde el punto de vista del Despacho de Aduana, el conocimiento de embarque es de vital importancia toda vez que constituye recaudo de las pólizas, declaraciones o pedidos según el destino que se le dé a la mercancía. Su presentación con los endoses de ley es obligatoria.

Desde la óptica aduanera, el conocimiento de embarque es el único documento que acredita la transferencia de la mercancía del embarcador al destinatario. El conocimiento de embarque constituye el comprobante del contrato de transporte marítimo.

Otro de los factores por lo que el conocimiento es importante aduaneramente radica en su relación con el Manifiesto de Carga.

En primer lugar, debemos indicar que el Manifiesto de Carga, es un documento extendido por el Agente de Carga de la empresa transportadora en el que consta el cargamento de la nave. Este documento se confecciona sobre la información de los conocimientos de embarque de modo que la información que allí consta debe ser exacta a la del conocimiento en cuanto a los cargadores, consignatarios, destinatarios, cantidad

de bultos, marcas, contramarcas, pesos netos y brutos, volúmenes, descripción de la mercancía, etc.

La discrepancia entre el Conocimiento de Embarque y los Manifiestos de Carga impiden la salida de la mercancía de la zona primaria, cuando ello sucede, debe hacerse una rectificación de manifiesto de modo que la Aduana autorice el levante sólo después de

corregir las informaciones, debidamente justificado el error.

Usualmente, la rectificación la hacen los agentes de la empresa transportadora, dentro de ciertos plazos vencidos los cuales sólo procede previa cancelación de una multa.