



# EL CONTRATO DE TRANSPORTE EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO

**M<sup>a</sup> Paz Martín Castro**

Profesora Titular de Universidad  
**Departamento de Derecho Mercantil**  
**Universidad de Cádiz**

**Blanca Romero Matute**

Profesora Titular de Universidad  
**Departamento de Derecho Mercantil**  
**Universidad de Cádiz**

## EL TRANSPORTE EN RÉGIMEN DE CONOCIMIENTO

**Concepto:** aquel contrato en virtud del cual una persona (porteador) se obliga frente a otra llamada cargador a transportar por vía marítima determinadas mercancías a cambio de un precio cierto llamado flete.

**Naturaleza jurídica:** Se trata de una subespecie del contrato de arrendamiento de obra en el que el porteador compromete un resultado cual es la entrega de la mercancía al lugar de destino. Esto es el porteador se compromete a trasladar la mercancía al puerto de destino y no a realizar todo su esfuerzo para que la mercancía pueda transportarse.

### **Fuentes del contrato:**

- LNM (arts. 203 y ss.)
- Convenio de Bruselas con sus protocolos modificativos.

## Elementos personales

- **Porteador:** La persona que asume la responsabilidad derivada del contrato de transporte.

**Porteador contractual/porteador efectivo.  
Responsabilidad solidaria. Art. 278 LNM**

- **Cargador:** La persona a cuyo nombre se celebra el contrato con el porteador. Resulta indiferente la vinculación que una al porteador con los géneros (propietario, mero poseedor, acreedor prendario)

- **Consignatario:** La persona legitimada para recibir la mercancía y para reclamar en caso de incumplimiento. Permanece ajeno al contrato hasta que reclama la entrega de las mercancías. Su simple mención en el conocimiento, no hace surgir a su cargo ninguna obligación. Por esta razón puede rehusar la mercancía sin que asuma por ello ninguna responsabilidad. Contrato a favor de tercero.

## Elementos reales

▪ **Mercancías:** Generalmente, pequeñas partidas de carga diversa perteneciente a una pluralidad de cargadores.

▪ **Flete:** Contraprestación debida por el cargador por la prestación efectuada por el porteador. Se calculará en la forma pactada en el contrato.

**Arts. 233 a 235 LNM**

El buque **NO** es, a diferencia de lo que ocurre en el fletamento por viaje, elemento real del contrato

## Elementos formales

- **El conocimiento de embarque:** Título de crédito expedido por el porteador o capitán que acredita la recepción de la mercancía a bordo en las condiciones especificadas en el conocimiento y en la fecha indicada, para ser transportadas al puerto destino con la obligación de que sean entregadas al titular de dicho documento.

## EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El concepto y las funciones del conocimiento de embarque queda remitido a la Presentación titulada *El Contrato de Fletamento. Cuestiones generales*, en la que se analizan la Póliza de Fletamento y el Conocimiento de embarque.

A continuación se analizan las Reservas que, con frecuencia, se anotan en los conocimientos de embarque; su función económica, efectos y virtualidad práctica.

# LAS RESERVAS

Una de las menciones más relevantes que se contienen en el B/L es precisamente la referida a los **datos descriptivos de la mercancías**. Dicha información es suministrada al porteador por el cargador a través de la **declaración de embarque**. Una vez que el porteador inserta tal información en el B/L hace suya la declaración del cargador.

Por esta razón, es frecuente que el porteador quiera anotar **reservas en el BL**, cuya eficacia consiste en destruir su inicial presunción de veracidad del conocimiento invirtiendo la carga de la prueba.

## Límites de las reservas (art. 258 LNM)

- Si el porteador posee fundadas sospechas de falsedad acerca de la exactitud de los datos consignado en el B/L
- Carece de medios razonables para verificar la información suministrada por el expedidor

## Clases de Reservas (arts. 257 y 258 LNM)

- **Reservas por comprobación:** El porteador comprueba que la naturaleza, descripción, marcas de identificación, nº de bultos, cantidad o peso declarados por el cargador no coinciden con la realidad. El porteador insertará las inexactitudes comprobadas.
- **Reservas sin comprobación:** El porteador no tiene medios para comprobar la exactitud de las declaraciones del cargador sobre naturaleza, marcas, nº bultos, cantidad o peso de la mercancía. En la reserva se deberá hacer constar la imposibilidad de comprobación o lo que considere información exacta.

## LAS RESERVAS

La consignación por el porteador en el B/L de los datos descriptivos e identificativos de la mercancía supone el **reconocimiento y la aceptación** por su parte de que ha recibido la mercancía conforme a la información proporcionada por el expedidor. Ello explica que el porteador se encuentre obligado a entregar las mercancías al destinatario tal y como aparecen descritas en el documento de transporte, por cuanto se presume que fue en ese estado en el que las recibió de manos del cargador. La especial relevancia que presenta la información suministrada por el cargador referida a la naturaleza de la mercancía, peso o número de bultos, explica que, frecuentemente, el porteador muestre cierto recelo en insertar tales datos en el documento de transporte sin que previamente se haya verificado su exactitud. Por esa razón, si, tras la práctica del reconocimiento de la mercancía, resultase errónea la declaración del cargador, en algún extremo o en su totalidad, el porteador podrá sustituirla por otra distinta, anotando en el documento de transporte los datos que considere correctos.

## LAS RESERVAS

Si tal verificación no fuera posible, por carecer el porteador de medios razonables para ello, éste lo indicará así en el Conocimiento de embarque (art. 258 *in fine*), reproduciendo en el B/L la información ofrecida por el cargador y manifestando que no la reconoce como propia a través de cláusulas del tipo **«dice ser», «ignoro peso y contenido»**, etc.

Además, el porteador deberá hacer constar también en el documento de transporte el **estado aparente** en el que se encuentran los géneros en el momento en el que los recibe. La falta de dicha indicación en el documento de transporte **hará presumir que la mercancía le fue entregada en buen estado aparente.**

La inserción o no de reservas en el B/L permite clasificarlos en conocimientos «limpios» y «sucios». La emisión por porteador de un conocimiento sucio podrá ocasionar serios perjuicios a los intereses del cargador, en cuanto puede dificultar las operaciones de negociación sobre las mercancías que el documento representa, principalmente la venta y su financiación a través del crédito documentario (el banco rechazará el documento «sucio»). Ello explica el interés del cargador en que no se anoten reservas en el B/L.

En este contexto nacen las denominadas **cartas de garantías del cargador.**

## LAS CARTAS DE GARANTÍAS DEL CARGADOR

Las denominadas «cartas de garantías» del expedidor (*letter of indemnity*), persiguen el objetivo de **evitar los obstáculos que se derivan de la inserción en el B/L de reservas**. A través de las mismas, el cargador, a cambio de la emisión de un documento «neto» o «limpio», se compromete a indemnizar al porteador de los perjuicios que pueda sufrir como consecuencia de la reclamación que le formule el consignatario, basada en la falta de coincidencia entre la mercancía descrita en el B/L y la efectivamente entregada.

En la actualidad, la emisión de cartas de garantías constituye un fenómeno bastante frecuente, no ya sólo por las ventajas que reporta a los cargadores en relación con las operaciones de crédito documentario, sino, además, porque la mencionada institución ha contribuido también al cumplimiento de los requisitos de **rapidez y eficacia** que en la actualidad deben presidir las operaciones de transporte. Aun cuando su empleo se encuentra ampliamente extendido en el tráfico actual, la institución cuenta con numerosos detractores, que han visto en las mismas un instrumento utilizado por los cargadores para defraudar a los consignatarios/compradores, que actúan confiados en la literalidad del documento.

## LAS CARTAS DE GARANTÍAS DEL CARGADOR

Son otras las razones que en la actualidad reclaman en gran número de supuestos la emisión de una carta de garantía. Tales razones se encuentran estrechamente ligadas a la conveniencia de **acelerar** las operaciones de carga y descarga de las mercancías; lo que, lógicamente, incidirá en el **tiempo global** del transporte y, en consecuencia, en el precio de la operación. Sin embargo, la celeridad que los progresos técnicos han imprimido a las operaciones de carga y descarga han supuesto, como contrapartida, que el porteador no tenga posibilidad de llevar a cabo un adecuado control de los géneros que le entrega el cargador, a fin de verificar la información suministrada por éste sobre los datos descriptivos e identificativos de la mercancía cuyo transporte se solicita. El porteador frecuentemente se limitará a llevar a cabo un simple examen externo de los géneros que recibe o de su embalaje para, de esta forma, poder hacer constar en el documento de transporte el estado aparente de los mismos.

En tales supuestos, el porteador que por falta de tiempo no ha podido inspeccionar la mercancía cargada, tratará de anotar en el documento de transporte sus reservas a los datos descriptivos de la mercancía, bien manifestando que no los reconoce como propios, bien anotando en el documento de transporte observaciones negativas acerca del estado y condición aparente de los géneros.

## LAS CARTAS DE GARANTÍAS DEL CARGADOR

Sin embargo, a menudo tales observaciones (negativas) se fundarán no ya, en una efectiva constatación del mal aspecto exterior de la mercancía o de su embalaje, **sino en un deseo de autoprotección** del porteador quien, no habiendo podido inspeccionar con detalle la mercancía que le ha sido entregada, teme que la información proporcionada por el cargador sobre los datos descriptivos de los géneros no se corresponda con la mercancía que le ha sido efectivamente entregada; lo que le obligará a responder frente a la reclamación del consignatario por la *supuesta* pérdida o avería de la mercancía presumiblemente producida durante el curso del transporte.

Aunque actualmente la emisión de cartas de garantía se halla bastante extendida en el tráfico, la mayor parte de los textos internacionales reguladores de la actividad del transporte no contienen ninguna referencia a las mismas. La LNM las contempla en su art. 261.

Tal y como ha señalado la doctrina, dado que el acuerdo celebrado entre las partes mediante el que se suscribe la carta de garantía no altera ninguna obligación del porteador ni es realizado con el propósito de perjudicar a los terceros, la **licitud** y validez de las cartas de garantías debe ser defendida desde la perspectiva de la autonomía de la voluntad. Ahora bien, la garantía asumida por el cargador limitará sus efectos a las **relaciones internas con el porteador**, sin que aquélla pueda ser alegada frente al consignatario ante quien el porteador, deberá responder, independientemente de los pactos que hubiera celebrado con el cargador.

# Contenido del contrato

## OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

Asume básicamente dos obligaciones: De **traslado** (transporte de las mercancías de un lugar) y de **custodia** (debe entregarlas en el mismo estado en que las recibió).

Las obligaciones del porteador se pueden clasificar del siguiente modo:

### 1. Antes del viaje

- Emplear la emplear la debida diligencia para que el buque se encuentre en estado de navegabilidad para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino(art. 212 LNM).
- Salvo pacto en contra, debe llevar a cabo las operaciones de carga y estiba de la mercancía conforme a lo dispuesto en el art. 218 LNM. Criterio inverso al previsto para el resto de los fletamentos.
- Empezar el viaje en el término convenido (art. 220 y 223 LNM).
- Emitir el conocimiento, previa solicitud del cargador.

### 2. Durante el viaje

- Seguir la ruta trazada o prevista, sin alterarla salvo justa causa (art. 222 LNM). La LNM admite cambio de ruta razonable o para salvar vidas.
- Custodiar el cargamento: Su incumplimiento se materializa en la pérdida o avería de los géneros (220 LNM).

### 3. Después del viaje

Entregar las mercancías al destinatario (art. 220 LNM). Si el destinatario no se presenta o las rechaza, cumplirá el porteador almacenándolas a costa del destinatario o recurriendo a su depósito judicial (art. 228 LNM).

## DERECHOS DEL PORTEADOR

El derecho fundamental del porteador es **el cobro del flete y los gastos que pesen sobre el cargamento** (art. 229 y ss.), quedando éste afecto al pago del flete, de las demoras y de los demás gastos ocasionados por el transporte.

**Privilegio del crédito por el flete**, art. 236 LNM. Derecho de honda tradición remonta sus raíces al D<sup>o</sup> Romano. También en nuestro sistema goza de amplia tradición, si bien el C. de c no lo contemplaba de modo expreso. La LNM la contempla tanto para el fletamento por tiempo (238), por viaje (237) y para el transporte en régimen de conocimiento (237), aun sometiénolo a requisitos diferentes. En el caso del fletamento para el transporte en régimen de conocimiento, el derecho de retención solo puede ejercitarse contra el fletador que sea destinatario, a no ser que en el conocimiento se hiciera constar que el flete era pagadero en destino.

Conforme establece el art. 236 el porteador podrá retener la mercancía en su poder u optar por depositarlas y solicitar a un notario su venta (art. 237 LNM).

## RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

El porteador responde cuando incumple sus obligaciones; la de **transportar** y la de **custodiar** las mercancías. El régimen de responsabilidad aplicable al transporte nacional e internacional es según el art. 277.2 LNM, el consagrado por el **Convenio de Bruselas de 1924** con las modificaciones introducidas por los Protocolos de 1968 y 1979 así como el previsto en la propia LNM. Sin embargo, la aplicación coordinada de ambos textos no resulta tarea fácil, dado que el régimen previsto en los mismos no siempre resulta coincidente en relación con cuestiones tan relevantes como, por ejemplo, la determinación de los supuestos de incumplimiento contractual y, más precisamente, por lo que respecta a la previsión del **retraso** como supuesto de incumplimiento contractual o, por ejemplo, la determinación del período de responsabilidad. En consecuencia, se impone al intérprete una laboriosa y a menudo difícil tarea de coordinación de normas a fin de precisar el régimen aplicable. A los efectos de la referida aplicación coordinada de normas, conviene aclarar que, reclamada la aplicación de la mencionada disciplina internacional por la Ley interna –esto es, no aplicándose aquélla *ex vigore proprio*–, la LNM podrá **matizar o modificar la regulación uniforme**. Ello significa, en última instancia, que donde existan diferencias en cuanto a las soluciones propuestas por las disciplinas reclamadas, la uniforme y la interna, la LNM se aplicará con **carácter preferente** a las Reglas La Haya-Visby.

El régimen de la responsabilidad del porteador se contiene en los artículos 277 y ss. LNM que declara su aplicación **imperativa** a todos los contratos de transporte marítimo. Aunque la propia LNM admite (art. 277.2), la posibilidad de pactar cláusulas que, directamente o indirectamente, atenúen o excluyan este régimen, estas cláusulas sólo serán válidas **si se pactan en la póliza de fletamento** (no en el conocimiento de embarque, por tanto) y, exclusivamente, en el ámbito de la relación entre el **fletante y el fletador**; en ningún caso podrá perjudicar, por ello, al destinatario de la mercancía distinto del fletador (esto es, cuando se trate de un tercero adquirente de los correspondientes derechos de buena fe y sin culpa grave), titular de los derechos sobre la mercancía. Puede, en consecuencia, concluirse que el régimen de responsabilidad resulta de naturaleza imperativa exclusivamente en relación con el transporte en régimen de conocimiento de embarque.

## PERÍODO DE RESPONSABILIDAD:

Se extiende desde el momento en que el porteador recibe las mercancías hasta que las entrega al destinatario (art. 279 LNM).

## SUPUESTOS DE INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL:

Incumplimiento de la obligación de traslado o de custodia. Se exteriorizan a través de la pérdida, avería o retraso. La pérdida o avería pueden ser totales o parciales.

- **Pérdida:** Se identifica con la falta de entrega; ya sea por destrucción física de la cosa o por entrega a un destinatario distinto. Art. 277.
- **Avería:** disminución de valor experimentado por los géneros. art. 277.
- **Retraso:** incumplimiento del plazo de entrega. (art. 280)

## FUNDAMENTO DE RESPONSABILIDAD

Para que exista responsabilidad es necesario que haya **culpa** por parte del porteador o de sus dependientes. Si el daño o pérdida o la inejecución no es imputable al porteador éste queda liberado.

La responsabilidad frente al destinatario así determinada, se extiende **solidariamente**, a quien realiza el transporte con sus propios medios así como a quien se obliga a realizar el transporte sin disponer de medios propios (p.e, los denominados comisionistas de transportes, los transitarios y todo aquel que, bajo cualquier denominación comercial, asuma ese compromiso de transportar con los medios de otro; además, el supuesto ya analizado [superposición contratos explotación de buques] del fletador que, a su vez, celebra contratos de transporte de mercancías en régimen de conocimiento de embarque, al amparo del [art. 207 LNM](#)).

## FUNDAMENTO DE RESPONSABILIDAD (Cont.)

De este modo, la LNM acoge en el régimen que consagra la distinción entre «**porteador contractual**» (quien asume la realización del transporte, disponga o no de medios para ello) y «**porteador efectivo**», quien realiza materialmente la operación, con sus propios medios (lo cual no implica propiedad del buque, al que puede acceder, por ejemplo, en virtud de un contrato de arrendamiento). Naturalmente, cada uno de los porteadores podrá repetir contra el otro la cantidad que corresponda.

## PORTEADORES SUCESIVOS (art. 284 LNM):

Si el transporte es realizado por varios porteadores, todos ellos serán solidariamente responsables en caso de pérdida, avería o retraso, salvo que en el BL se indique expresamente que cada porteador responderá exclusivamente del trayecto realizado.

**Causas de exclusión de responsabilidad:** art. 4º CB –el art. 277 LNM se remite al CB-; en términos similares, art. 17 RR aunque con modificaciones sobre carga de la prueba:

- ✓ **Incendio**, salvo ocasionado por hecho o falta del porteador. (Típica causa de exoneración que aparecía en los B/L ingleses ya que normalmente se desconocía su origen)
- ✓ Peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables (hechos fortuitos en sentido amplio que provocan daños inevitables)
- ✓ **Fuerza mayor** (en el Convenio se alude al *Act of Goods*, no identificable en términos absolutos con la Fuerza mayor);
- ✓ Hechos de **guerra** (No en sentido técnico sino comercial; no es necesario que estén rotas las relaciones diplomáticas);
- ✓ Hecho de **enemigos públicos** (“enigma”; dudosa traducción en nuestro sistema; podría aludir a supuestos de abordajes por piratas);
- ✓ **Detención o embargo** por Soberanos, Autoridades o pueblos, o de un embargo judicial (actos de coacción por parte de los poderes públicos: detención del buque, requisa de mercancía prohibición de exportación o importación)
- ✓ **Restricción de cuarentena** (hace referencia también a actos de coacción de poderes públicos; en este caso decretados por autoridades sanitarias);
- ✓ **Acto u omisión del cargador o propietario** de las mercancías o de su Agente o representante;
- ✓ **Huelgas o lock-outs** (*cierre patronal*), o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea;
- ✓ **Motines o perturbaciones civiles** (no en sentido técnico, basta con cualquier perturbación que impida el normal cumplimiento del contrato);
- ✓ **Salvamento o tentativa de salvamento** de vidas o bienes en el mar
- ✓ **Disminución en volumen o peso**, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía. (Vicio propio: defecto que presenta la mercancía –pescado anisakis-; naturaleza propia: no se trata de un defecto, sino de un riesgo consustancial a toda mercancía de la misma clase por su especial naturaleza –fragilidad-).
- ✓ **Embalaje insuficiente**
- ✓ **Insuficiencia o imperfección de las marcas;**
- ✓ **Vicios ocultos** que escapan a una diligencia razonable
- ✓ **Cualquier otra causa** que **no** proceda de hecho o **falta del porteador**, o de hecho o falta de los Agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o hechos de los Agentes o encargados del porteador

## LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

La responsabilidad del porteador se halla **cuantitativamente limitada** (art. 282 LNM se remite a CB). Los topes indemnizatorios distinguen en función del supuesto de incumplimiento de que se trate:

- **Pérdida o avería: 666,67 DEG por bulto**, o bien **2 DEG por KG** de mercancías perdidas o dañadas, aplicándose, de ambos límites, el más elevado (art. 4, párr. 5.CB; las RR elevan los límites a 875 DEG o 4 DEG).

El Derecho especial de Giro creado por el FMI está integrado por 5 monedas (euro, yen, libra esterlina, dólar y yuan).

**Retraso: Dos veces y medias el flete** que deba pagarse por las mercancías afectadas por retraso- La sanción del retraso no se ciñe a la previsión por las partes de un plazo para la entrega debiéndose, en cualquier caso, entregar la mercancía en un plazo razonable de acuerdo con las circunstancias del caso.

En caso de concurrencia de indemnización por avería y por retraso, el cúmulo de ambas queda limitado a las cifras establecidas para limitar la responsabilidad por pérdida o daño.

Estos límites pueden elevarse, en los casos de pérdida y avería, mediante la **declaración de valor** de la mercancía inserta en el BL (art. 282 LNM); en este caso el valor declarado sustituye a valor real.

El beneficio de la limitación NO se aplicará en caso de **actuación temeraria o con conciencia de probabilidad**.

## EJERCICIO DE LA ACCIÓN DE RECLAMACIÓN

Con la llegada de la mercancía a destino, el porteador cumple la prestación de traslado asumida en virtud del contrato de transporte celebrado con el expedidor. Generalmente, esa puesta a disposición creará la presunción de que el porteador ha cumplido adecuadamente su prestación, a no ser que el consignatario dirija aviso por escrito poniendo en conocimiento del porteador la pérdida o menoscabo experimentado por los géneros o la demora producida. La recepción de tal aviso permite a aquél conocer de antemano la reclamación que en su día podrá dirigirse contra él; lo que le permitirá organizar con suficiente antelación la prueba en su descargo. La LNM introduce en relación con esta cuestión una relevante novedad –respecto al derogado régimen previsto en el C. de c.- conforme al cual la falta de emisión de reservas o protestas no impedirá el posterior ejercicio de acciones de responsabilidad, aunque creará la presunción de que las mercancías se entregaron en buen estado (art. 285.3).

## PLAZOS PARA LA OPOSICIÓN DE RESERVAS

Art. 285 LNM. Los plazos previstos para comunicar por escrito los daños a la mercancía apreciados, mediante **«protestas»**, son muy breves lo que resulta coherente con la celeridad requerida en las operaciones marítimas y portuarias. Ello no obstante, la brevedad de tales plazos requiere una particular diligencia del destinatario de los géneros.

**Daños aparentes:** siguiente día laborable al de la entrega de la mercancía

**Daños no fueran aparentes:** tres días siguientes a la entrega.

**Retraso:** El plazo se amplía hasta los 10 días laborables siguientes a la entrega.

Las reservas deberán dirigirse por escrito al porteador o a su agente debiendo describir, en términos generales, la naturaleza de las pérdidas o daños producidos o del incumplimiento del plazo que haya tenido lugar.

## PRESCRIPCIÓN DE ACCIONES:

El art. 286 LNM establece que el porteador y el propietario del buque quedarán, en todo caso, descargados de cualquier responsabilidad relacionada con las mercancías, a menos que se entable la acción correspondiente dentro de **un año** a contar desde la entrega, o desde que debió producirse ésta en caso de retraso. En la misma línea, art. 3.6.º del Convenio Bruselas.