



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIA SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

El Conocimiento de Embarque Marítimo en el Ecuador: funciones, forma de emisión y su valor probatorio en el transporte marítimo de mercadería

AUTOR (ES):

Jiménez Moreta, Jeimmy Lucía

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**

TUTOR:

Vélez Coello, José Miguel

Guayaquil, Ecuador

31 de agosto de 2016



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIA SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Jiménez Moreta, Jeimmy Lucía**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR (A)

f. _____

Vélez Coello, José Miguel

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Lynch Fernández, María Isabel

Guayaquil, 31 de agosto de 2016



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIA SOCIALES
CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Jiménez Moreta, Jeimmy Lucía

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación “**El Conocimiento de Embarque Marítimo en el Ecuador: funciones, forma de emisión y su valor probatorio en el transporte marítimo de mercadería**” previo a la obtención del Título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, 31 de agosto de 2016

EL AUTOR (A)

f. _____

Jiménez Moreta, Jeimmy Lucía



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIA SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, Jiménez Moreta, Jeimmy Lucía

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, “**El Conocimiento de Embarque Marítimo en el Ecuador: funciones, forma de emisión y su valor probatorio en el transporte marítimo de mercadería**” cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 31 de agosto de 2016

f. _____

Jiménez Moreta, Jeimmy Lucía

Urkund Analysis Result

Analysed Document: Jeimmy Jimenez TRABAJO SOBRE EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE-JEIMY JIMENEZ.docx (D21516318)
Submitted: 2016-08-27 03:10:00
Submitted By: maritzareynosodewright@gmail.com
Significance: 7 %

Sources included in the report:

CODIGO DE COMERCIO.doc (D11218929)
trabajo final.docx (D15403293)
Trabajo de Titulación Karla Echanique Derecho.doc (D21490653)
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-7877
<https://espanol.answers.yahoo.com/question/index?qid=20110615162046AAYJEYd>
<http://www.monografias.com/trabajos31/conocimiento-embarque/conocimiento-embarque.shtml>
<http://navegacion-induvio.blogspot.com/2011/08/ley-15787-adhesion-las-convenciones.html>
<http://es.slideshare.net/geniluzbarbozaalmagro/transporte-maritimo-7779585>
[http://comerciouna.wikispaces.com/Bill+of+Lading+\(Conocimiento+de+Embarque\)](http://comerciouna.wikispaces.com/Bill+of+Lading+(Conocimiento+de+Embarque))

Instances where selected sources appear:

AGRADECIMIENTO

Primero a nuestro Padre Celestial porque sin El somos nada; por haberme permitido culminar una etapa más de mi vida, porque me permitió vivir situaciones buenas, malas, alegres o tristes y porque cada uno de ellos me dejó una gran enseñanza.

A mis padres por todo su apoyo, por sus consejos, porque sin su ayuda no hubiera sido posible llegar a este feliz término.

Un agradecimiento muy especial, al Dr. Carlos Salmon Alvear, por su comprensión, su solidaridad, sus enseñanzas, por ser pilar fundamental en mi desarrollo profesional.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIA SOCIALES
CARRERA DE DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

VÉLEZ COELLO, JOSÉ MIGUEL

TUTOR

f. _____

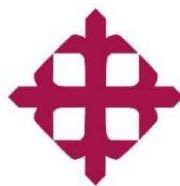
LYNCH DE NATH, MARÍA ISABEL

DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

GAUTE DE WRIGHT, MARITZA REYNOSO

COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad: Jurisprudencia
Carrera: Derecho
Periodo: UTE A-2016
Fecha: Agosto 28 de 2016

ACTA DE INFORME PARCIAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado “*EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE MARÍTIMO EN EL ECUADOR*”, elaborado por la estudiante *Jeimmy Lucía Jiménez Moreta*, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicha estudiante ha obtenido la calificación de **10 (Diez)**, lo cual la califica como: *APTA PARA LA SUSTENTACIÓN*.

JOSÉ MIGUEL VÉLEZ COELLO
Docente Tutor

Contenido

INTRODUCCIÓN	10
CAPITULO 1	11
1.0 MARCO HISTÓRICO	11
1.1 Antecedentes del Conocimiento de Embarque Marítimo	11
1.2 Etapas del Conocimiento de Embarque Marítimo	12
1.3 Evolución internacional sobre el Conocimiento de Embarque	13
CAPITULO 2	15
2.0 MARCO TEORICO	15
2.1 Contrato de Transporte Marítimo	15
2.2 Características del contrato de transporte marítimo	17
2.3 Elementos Personales del contrato de Transporte	17
2.4 Elementos reales del Contrato de transporte marítimo	18
2.5 Conocimiento de Embarque Marítimo: Definición y generalidades.	18
2.6 Funciones del Conocimiento de Embarque Marítimo	19
2.7 Características del Conocimiento de Embarque Marítimo o “Bill of lading”	21
2.8 Tipos de Emisión del Conocimiento de Embarque Marítimo.	21
CAPITULO 3	23
3.0 MARCO JURIDICO	23
3.1 Requisitos del Conocimiento de Embarque Marítimo.	23
3.2 Valor probatorio del Conocimiento de Embarque	25
3.3 Reglas de la Haya - Visby sobre el valor probatorio del Conocimiento de Embarque	27
3.4 Las Reglas de Rotterdam y el Conocimiento de embarque	28
4. CONCLUSIONES	29
5. GLOSARIO DE TÉRMINOS	30
6. REFERENCIAS	32

RESUMEN (ABSTRACT)

El Contrato de transporte marítimo es sin duda, un medio trascendental en la vida comercial en el mundo, formando parte del Derecho Mercantil hace muchos años atrás. El mismo que ha ido evolucionando y adaptándose a los cambios actuales en la vida del comercio. El Código de Comercio ecuatoriano en el libro tercero demuestra lo obsoleta que están sus normas y lo necesario que es que se actualice y se dé un trato preferencial al Derecho marítimo. El Derecho Mercantil y el Derecho Marítimo van de la mano y son una herramienta muy importante a nivel mundial. En base a estos parámetros se necesita de un documento que respalde la operación comercial ante posibles circunstancias que imposibiliten el curso de las mercancías hasta su destino, surgiendo dudas con respecto de quien se hará cargo de las mercancías perdidas, a quién se demanda, qué se demanda. Con esto nació el “Recibo de Mercancías” hasta convertirse en Conocimiento de Embarque conocido también como Bill of Lading B/L, que va de puerto en puerto, el mismo que tiene fuerza de título ejecutivo, y el cual se puede negociar por medio del endoso, y al ser negociable es admitido como título de crédito por los Bancos a nivel internacional. Al ser el Conocimiento de Embarque un medio de prueba, deja constancia de las mercancías embarcadas por el transportador y a su vez, desembarcadas por el cargador hasta entregarlas al destinatario, los mismos que certifican el estado en que éstas se encuentran antes, durante y después de ser embarcadas y lo más importante es que demuestra que ha existido la celebración del contrato de transporte marítimo, y puede llegar a manos del importador mucho antes que las mercancías.

Palabras Claves: *Conocimiento de Embarque, Contrato de Transporte Marítimo, Medio de prueba, título ejecutivo, título valor, transportador, cargador.*

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como principal objeto el análisis, la finalidad, utilidad e importe jurídico que se le ha otorgado al Conocimiento de Embarque Marítimo como medio probatorio en el Ecuador así como el reconocimiento como instrumento de contrato de transporte de mercaderías, su contenido y los beneficios que éste representa.

Para empezar es necesario indicar que el Conocimiento de Embarque es un documento necesario en el que se legitima el derecho literal y autónomo que en él se incorpora, y su respectiva legitimación cartular, ya que estos han sido creados para actividades comerciales en los que representa el derecho al legítimo poseedor. Puede ser a título crediticio, corporativo o de participación, y de tradición o representativo de mercancías.

Lo que originariamente se concibió como un simple recibo de la mercancía que se embarcaba a bordo, servía como medio de prueba del depósito, esto con el fin de acreditar la propiedad de las mercancías transportadas a grandes distancias y que se efectúan por agua. En el transcurso del tiempo fueron perfilándose y mejorando usos, convenios y leyes marítimas, destacando importantes funciones, evolucionando de esta manera hasta adquirir características esenciales de título valor, como su negociabilidad en el medio comercial.

Sin embargo no solo se requiere su negociabilidad sino también que sea seguro y garantice al propietario de la mercancía su entrega al destinatario correcto y también para el portador o transportador que es responsable de su tránsito la entrega al consignatario adecuado.

Estas y otras necesidades modifican al Conocimiento de Embarque Marítimo en términos internacionales llamados “Bill of Lading” a que se distinguen en documentos que asumen diversas situaciones, como al portador, no negociable, contra entrega previo documento y otras que permitan diversificar el ámbito de acción de este documento que crece y se convierte en título valor de alcance internacional.

CAPITULO 1

1.0 MARCO HISTÓRICO

1.1 Antecedentes del Conocimiento de Embarque Marítimo

El Conocimiento de Embarque Marítimo como un mero documento de recibo de la mercancía, surge en la antigüedad, al principio este documento no se utilizaba debido a que, generalmente el naviero, armador, capitán y propietario de las mercancías era una misma persona. En la Edad Media, las mercancías eran embarcadas y resguardadas por el propio comerciante, propietario de las mismas, así que no se necesitaba del documento pues la tradición de la entrega de las mercancías operaba por el mismo propietario; este recibo, era entregado al transportista que acreditaba la obligación de exigir en destino al tenedor del documento, evolucionó con el tiempo, cambiaron las necesidades del comercio, convirtiéndose en un título valor el cual se convirtió en un documento negociable.

Posteriormente, nacieron los corresponsales en el extranjero: los agentes o representantes del comerciante, y desde allí ya no era necesario que el propietario acompañe a sus mercancías en el buque; a partir de ese primer antecedente del Conocimiento de Embarque Marítimo nace el registro de las mercancías a bordo en el “CARTULARIO” del buque. Dicho cartulario era realizado por un escribano abordo, el mismo que al ser requerido simultáneamente por los cargadores, empezó a realizarles extractos de sus registros para luego extenderles una copia, el cual se conoció como títulos volantes, otros de los antecedentes del Conocimiento de Embarque Marítimo. (Brunetti, 1950)

En los siglos XVIII y XIV aparece el recibo que se extendía al capitán de las naves con respecto a las mercancías cargadas a bordo, el mismo que tomaría gran trascendencia dos siglos más tarde, con el aseguramiento de las mercaderías, créditos documentarios y la búsqueda de financiamiento para el comercio exterior. Este desarrollo tuvo inmensa influencia en las ciudades – estado italianas, quienes son las verdaderos precursores del transporte marítimo moderno y posteriormente los españoles y holandeses que hicieron del Derecho Marítimo su mayor fortaleza a nivel local e internacional.

El siglo XIX, el recibo adquiere mayor importancia una vez que surge el desarrollo en el seguro marítimo sobre las mercancías a bordo. El recibo quedaba en manos de los expedidores o cargadores, estos los hacían a través del conocimiento de los consignatarios por medio de guías, muy parecidas a las utilizadas en el transporte terrestre. Sin embargo con estos documentos se cometían fraudes a terceros, se tuvo que combinar ambos, con lo que nació el Conocimiento de Embarque Marítimo. De esta forma, el Conocimiento dejó de ser un simple recibo de las mercaderías para convertirse en un documento que representa derechos sobre el mismo. Más tarde dicho documento toma mayor trascendencia y termina siendo considerado como tal, con la llegada de la máquina de vapor en el siglo XIX. (González, 2000).

1.2 Etapas del Conocimiento de Embarque Marítimo

- i. Hasta antes del año 1590 se trataba al Conocimiento de Embarque como simples recibos de las mercancías las mismas que servían como prueba de la existencia del Contrato de Transporte de mercancías por mar.
- ii. Al final del siglo XVII apareció el título de representatividad de las mercancías, la misma que fue muy discutida durante todo el siglo XVIII. Ante la presión del incremento del comercio mundial, a partir de la Revolución Industrial originada en Gran Bretaña, surgió el Conocimiento de Embarque Marítimo.
- iii. En el año 1737 se crearon las ordenanzas de Bilbao, en la cual se manifestaba que era obligación del capitán o maestro de navío otorgar con su sola firma el conocimiento de embarque, a favor de un negociante que confiaba en su navío, al momento de transportar mercaderías, para que sean llevados de un puerto a otro, hasata entregarse a la persona que figura en el conocimiento.
- iv. Finalmente en el siglo XIX aparece el Conocimiento de Embarque Marítimo a raíz de la aplicación de la máquina a vapor en las embarcaciones y surgen los primeros servicios de líneas permanentes, así como también el crecimiento de la riqueza. Se llegó a creer que con

este título no habría seguridad alguna para las mercancías ya que solo lo obtendrían al momento de ser embarcado y una vez recibida las mercancías. Adquirió fuerza y seguridad cuando se adoptaron las Reglas de la Haya, a través del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque Marítimo, siendo hoy en día uno de los más comunes. (RECALDE CASTELLS, A, 1992)

1.3 Evolución internacional sobre el Conocimiento de Embarque

La evolución histórica que ha seguido la regulación del transporte marítimo bajo conocimiento de embarque ha sido trascendental para la evolución del comercio bajo y a partir de esos convenios y tratados internacionales cuya aplicación en el Common Law, se permite mediante acuerdo entre las partes contratantes establecer cláusulas en donde no se determine la responsabilidad a favor de los navieros en el transporte marítimo quedan expuestos por afectación los cargadores si ocurría daños o retrasos causados por las actividades de los navieros. A partir de estas injusticias se establecieron convenios justos, en donde se establecen límites de responsabilidades y obligaciones para las partes las cuales se debían respetar. Surgen las Reglas de La Haya/Visby de 1924, las Reglas de Hamburgo de 1978 y recientemente en las Reglas de Rotterdam de 2008.

1. Reglas de la Haya (1924)

Es el convenio internacional proveniente del Convenio de Bruselas de 1924, para la unificación de determinadas Reglas y normas relativas Conocimiento de embarque. Aprobado en el Ecuador mediante Registro Oficial N. 518 del primero de febrero de 1978. Convenio basado en prácticas de Derecho Anglosajón.

2. Reformas o Reglas de Visby (1936)

Modifica las Reglas de la Haya relacionado con los límites de responsabilidad en cuanto al Conocimiento de Embarque Marítimo.

3. *Protocolo Modificadorio de 1968 (Reglas de Visby)*

En este momento surge la modificación de las Reglas de la Haya que supuso la aprobación del Protocolo de Bruselas de 1968. En este protocolo se le da un valor probatorio relativo en las relaciones inter parte manteniendo una eficacia absoluta frente a terceros de buena fe. A partir de esa reforma de la conoce como Reglas Haya-Visby.

4. *Protocolo de Visby (1979)*

Enmienda las reglas de Visby de 1936 en lo concerniente a los límites de responsabilidad del transportador frente a daños de la mercancía durante el transporte marítimo por medio del Conocimiento de Embarque.

5. *El Convenio de Hamburgo - Reglas de Hamburgo (1978)*

Convenio internacional para el transporte de las mercancías por mar, relacionado con el Conocimiento de Embarque Marítimo, responsabilidad, reclamos y acciones. Surge por las críticas que generaron las Reglas de La Haya-Visby lo que originó que la Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo designara un grupo de trabajo dedicado a la regulación del transporte marítimo en 1969.

Esta normativa nunca entro en vigencia en el Ecuador a pesar de que en él existía más protección frente a los cargadores que a los transportadores, y de forma general, este convenio tampoco tuvo acogida a nivel internacional con excepción de Chile.

6. *Las Reglas de Rotterdam*

Conocido como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Reforma las Reglas de Hamburgo. Se promulgó y se ofició antes los Estados para su firma en septiembre del 2009. Bajo estas Reglas es necesario mencionar que Ecuador aún no se suscribe pues pone en consideración cierta inconformidad puesto que no se limita necesariamente al transporte marítimo sino sobre sus disposiciones aplicables o no al contrato de transporte internacional de mercancías incluyendo al transporte multimodal.

CAPITULO 2

2.0 MARCO TEORICO

2.1 Contrato de Transporte Marítimo

Antes de abordar directamente acerca del Conocimiento de Embarque Marítimo, es necesario referirse de lo que es y de lo que representa el Contrato de Transporte de agua ya que de allí se surge el tema a destacar. Así que iniciaré con el concepto del Contrato de Transporte Marítimo.

El Contrato de Transporte Marítimo es aquel en virtud del cual un transportador se compromete, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros medios. (Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, 2009, artículo 1). Entonces se podría decir que es un Contrato en el que dos o más personas crean o transmiten derechos y obligaciones, y sobre todo, es un contrato mercantil puesto que se celebra entre un comerciante (dueño, poseedor legítimo de mercancías y productos). Se considera actos de comercio el que surge entre las partes contratantes o una de ellas sobre las expediciones, transportes, depósitos o consignaciones marítimas y fletamentos, préstamos a la gruesa y más contratos de ámbito comercial. (Código de Comercio ecuatoriano, 1906, Artículo 3, numerales 14 y 15).

La normativa del Código de Comercio ecuatoriano no da una definición acerca de lo que es y de lo que representa el Contrato de Transporte Marítimo, por lo que la definición dada es netamente doctrinal. “Por el contrato de transporte marítimo de mercancías, también denominado fletamento, se obliga el transportador, a cambio del pago de un flete, a transportar por mar mercancías y entregarlas al destinatario en el puerto o lugar de destino” y

“al transporte de mercancías determinadas por su peso, medida o clase, en cuyo caso las condiciones del contrato podrán figurar en el conocimiento de embarque u otro documento similar.” (Ley de Navegación Marítima española, 2014, artículo 203 y 205). Desde luego, con estos conceptos, se podría decir que el Contrato de Transporte Marítimo se celebra en virtud del cual una persona conocida como transportador o transportador se obliga mediante un precio convenido a transportar por agua, conocido por flete, mercancías, debidamente detalladas y expresadas en un conocimiento de embarque en beneficio del cargador sea o no comerciante.

El Contrato de Transporte Marítimo se suele llevar a cabo por dos vías, a través de un Contrato de fletamento o un documento conocido como Conocimiento de Embarque. Normalmente se utiliza este último por lo que contrato de fletamento no es considerado como un verdadero contrato de transporte, se diferencia del contrato de transporte ya que en este se deben pactar condiciones en la póliza de fletamento como antecedentes para determinar el buque, el nombre de las partes contratantes, verificar si el flete es total o parcial, entre otras.

Como la normativa ecuatoriana del Código de comercio no existe una definición sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías, se tomó como referencia los siguientes requisitos: 1°, que se realice por mar; 2°, que tales contratos se estipulen mediante la utilización de un conocimiento de embarque o documento de similar naturaleza, no siendo válido lo que concierne mediante póliza de fletamento; 3°, que el transporte tenga por objetos bienes, objetos y artículos de cualquier clase con excepciones de animales vivos y del cargamento que se transporta en cubierta; 4°, que se trate de un transporte internacional verificado entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes, siempre y cuando el conocimiento de embarque sea libre en un Estado contratante o que se maneje por las disposiciones de los Convenios o legislación de cualquier Estado que las aplique internacional. (Reglas de La Haya-Visby, 1968, Art. 1 literal B)

2.2 Características del contrato de transporte marítimo

Las características del Contrato de Transporte Marítimo de mercancías son las siguientes: **1°** contrato oneroso, ya que el transportador realiza el transporte a cambio de un precio; **2°** consensual y no formal, por el hecho de que antes de la emisión del conocimiento que lo sustituya genera obligaciones para el transportador, pues la emisión del documento de embarque no es presupuesto para la formalización del contrato; **3°** bilateral, aun cuando lo normal es que se haga a favor de un tercero, el destinatario; **4°** contrato sinalagmático perfecto, pues basta con la entrega de la mercancía por parte del cargador para su transporte y la recepción de la misma por el transportador a cambio de un documento para que el contrato se genere; **5°**, es un contrato de adhesión, pues el cargador acepta sin discutir las condiciones establecidas en el contrato por el transportador. En este punto resalto que la ley protege al cargador ya que es la parte económicamente débil. (Sánchez Calero, 2000, págs. 109, 113)

2.3 Elementos Personales del contrato de Transporte

Como en todo contrato de transporte que se celebre, es natural que intervengan sujetos que son la razón de ser de los contratos para que se perfeccione y ejecute el contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque. En este caso tenemos al *cargador, transportador o porteador* y al *destinatario o consignatario de las mercancías*. (*Código de comercio ecuatoriano, 1906, artículo 205*).

- *Cargador*: es la persona sobre la cual recae la obligación de suministrar la carga para el transporte. Las Reglas de la Haya identifican al cargador como la persona que celebra el contrato de transporte con el transportador. Cabe indicar que el cargador puede intervenir por sí solo o por medio de otra persona que actúe en su nombre o por su cuenta, o bien, puede ser que el dueño de las mercancías no tenga acceso directo en el puerto de desembarque de la Aduana del Ecuador. También se puede dar el caso de que el exportador o el importador adquiera las mercaderías pagando giros bancarios.
- *Transportador*: Las Reglas de la Haya – Visby define al transportador como el propietario del buque o al fletador que ha hecho un contrato de transporte con un cargador. (Art.- 1, literal a). Hay que tener claro la definición de “propietario de la

nave” con el término “armador”, el primero puede ser toda persona con capacidad legal para adquirir naves ecuatorianas; y el segundo es el aquel comerciante, sea personal natural, una comunidad o copropiedad, sociedad naviera y hasta el mismísimo Estado, quienes son los que se dedican al comercio marítimo; el que equipaa, apareja la nave, la despacha, percibe sus utilidades y las pérdidas, a su vez que puede celebrar contratos de locación con un tercero el mismo que recibe el nombre de “armador fletador” o un “armador titular”. (Humeres, 1966, pág. 47)

- *Consignatario*: Es la persona que representa al naviero o al fletador, encargada de recibir las mercancías en el puerto de descarga debiendo presentar el conocimiento de embarque o la constancia de entrega de la mercancía a bordo para que pueda retirarla; además, el consignatario puede ser el mismo sujeto que embarcó la mercancía o puede constituirse en endosatario del conocimiento de embarque, adquiriendo los derechos representativos del consignatario original. (Soroa, Zabaleta, & González, 1997, pág. 385). También puede actuar como institución bancaria para efecto de garantía, actuar como financiador del importador, emitiendo el conocimiento de embarque a la orden de la correspondiente institución. (Recalde, 1992)

2.4 Elementos reales del Contrato de transporte marítimo

Los elementos reales del contrato de transporte marítimo son: el buque y la mercadería.

Buque es toda nave, como objeto de contrato, que es destinada a traficar por mar de un puerto a otro del país o del extranjero. (Código de comercio ecuatoriano, 1906, Art.- 724).

2.5 Conocimiento de Embarque Marítimo: Definición y generalidades.

El Conocimiento de Embarque Marítimo, es un documento fundamental y necesario en donde se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por mar y sirve como medio de prueba, sin este título no se puede retirar la mercancía en el lugar de destino. Es el equivalente

a la 'carta de porte' en el transporte terrestre o guía aérea en el transporte aéreo. (Código de Comercio, 1906, Artículos 816 y 212). Esto quiere decir que tanto la carta de porte, como el conocimiento de embarque y la guía aérea son títulos en los cuales está inherente su derecho representativo sobre las mercaderías, las mismas que están descritas en los documentos.

“El documento expedido por el capitán, armador o agente marítimo, que acredita la recepción a bordo de las mercancías especificadas en el mismo para ser transportadas al puerto de destino, conforme a las condiciones estipuladas y entregadas al título de dicho documento” (Vigier de Torres, 1978)

Desde otro punto de vista doctrinario se sostiene que el Conocimiento de Embarque es un “contrato de fletamento de mercancías que forman parte de la carga que va a transportar el transportador”. Ante esto se puede aportar al respecto que el Conocimiento de embarque debe ser entregado por el transportador, Capitán o Agente Marítimo al cargador, contra la devolución de los recibos provisionales. Esta entrega se utiliza para atestiguar la celebración de un Contrato de transporte con dicho capitán, y consecuentemente, la obligación de entregar las mercaderías en un puerto determinado, o al consignatario de las mismas. Ya lo manifiesta el Código de comercio ecuatoriano en su artículo 831: “las demandas entre el Capitán y el Cargador que se refieran a la carga, serán necesariamente apoyadas en el conocimiento y, sin la exhibición de éste no se les dará curso”, en concordancia con el artículo 821 ibídem, que dice: “los conocimientos hechos según las disposiciones anteriores, hacen fe entre las partes interesadas en el cargamento y entre ellas, y sus aseguradores”. En razón de lo anterior, se ha erigido en título único para reclamar la mercancía, y como consecuencia, para transmitir el derecho de reclamarla al transportador”

2.6 Funciones del Conocimiento de Embarque Marítimo

a) **Es un 'recibo' de las mercaderías a bordo:** hay que recordar que antiguamente se tenía al Conocimiento de Embarque como recibo de las mercaderías. Y su uso es importante ya que este prueba la existencia del contrato de transporte de mercadería por mar y demuestra que el transportador ha recibido la mercadería por parte del embarcador o cargador.

Este recibo evidencia sin duda alguna la fe de recibo, incluso vía electrónica, y a su vez surte de efectos comerciales ante posibles reclamos de la carga en caso de que el consignatario no reciba la mercadería o si es que la recibe se compruebe a simple vista que ésta se encuentra defectuosa o incompleta, esto es lo que nos indica el Art. 831 de nuestro Cód. com. Por eso es que debe hacerse con cuidado las “anotaciones” en las declaraciones de embarque de las mercaderías, es decir, detallar el estado en que se entregan las mercancías, con estas anotaciones se prevé que pudiera afectar su negociabilidad y acarrear responsabilidades contra el transportador. Ya lo menciona también las Reglas Haya Visby, Artículo 3, regla 3 “*el transportador se obliga a establecer expresamente afirmación respecto a la cantidad, calidad, y estado de las mercaderías (...)*” estas afirmaciones hacen fe en contra del transportador y lo hacen responsable en caso de daños o pérdidas aun frente al reclamo del propio embarcador.

b) Documento probatorio de la carga de las mercaderías

Como se explicó anteriormente, la existencia del Contrato de transporte se demuestra a través de un Conocimiento de embarque. No existe en nuestra legislación ecuatoriana, Código de Comercio alguna definición en cuanto al Conocimiento de embarque; sin embargo, el art 221 ibídem, claramente hace mención a la Carta de Porte como un documento que acredita la existencia del contrato. A su vez, sirve como prueba y como instrumento de realización del contrato, traslada la responsabilidad en la custodia de la mercadería al transportador que la recibe. La emisión de este documento constituye una muy buena prueba de que ha existido un Contrato de Transporte entre el cargador y el transportador.

c) Como título Valor: En él surgen elementos que caracterizan a los títulos de crédito. Además, es un título representativo de la mercadería y sobre todo es susceptible de ser transferido vía endoso, en pocas palabras, ser un documento circular en un medio mercantil.

d) Es título ejecutivo: El tenedor del conocimiento tiene ‘noción ejecutiva’ para obtener la entrega de la mercadería en el puerto de destino.

2.7 Características del Conocimiento de Embarque Marítimo o “Bill of lading”

- Es un recibo de las mercancías a bordo: Art.- 816 del Código de comercio ecuatoriano. “El cargador (que entrega la carga) y el capitán (transportador o representante) que recibe la carga, se darán mutuamente un conocimiento escrito en idioma castellano. (Regla de La Haya, 1924, Artículo 3, numeral 4). “Dicho conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo de parte del transportador de las mercaderías tales como están descritas en el mismo”.
- Se comprueba el Contrato de Transporte: basta el consentimiento de las partes para probar su existencia. Si llegase a existir controversia entre las partes, se recurrirá al conocimiento de embarque como medio de prueba por mandato de la ley. (Código de comercio ecuatoriano, 1906, artículo 831)
- Es un título valor negociable en el comercio internacional respecto de las mercaderías, acreditando la posesión a su legítimo tenedor. Es de fácil circulación vía endoso y sirve como garantía bancaria en un crédito documentario
- El capitán puede desarrollar operaciones de carga, estiba y descarga del buque. Y le exige la entrega de la mercadería al consignatario sirviendo de base para verificar el estado en el que se encuentran las mercaderías.

2.8 Tipos de Emisión del Conocimiento de Embarque Marítimo.

En la base legal de nuestro Código de Comercio, en su artículo 61 expresa que el certificado de contrato de transporte marítimo puede ser nominativo, a la orden o al portador. Y al momento de la cesión del certificado nominativo se lo podrá llevar a cabo incluso sin la autorización del asegurador. El artículo 816 del mismo cuerpo legal nos indica que el conocimiento de embarque puede ser cedido a persona determinada, nominativa y a la orden. Doctrinariamente se dan las siguientes explicaciones. (Valverde, 2011)

- a. Nominativo:** se emite la titularidad del título a persona determinada, es decir, donde conste el nombre del consignatario de la mercancía o el cargador o destinatario, por lo cual, es

la persona capacitada para exigir del transportista o transportador la entrega de las mercancías en el puerto de destino. Pudiendo ser transmitido por el régimen de la cesión de créditos no endosables.

b. A la orden: se emite cuando en él se consigna el nombre del consignatario de la mercancía o del cargador, pero anteponiéndole la expresión a la orden. Siendo transmisible por *endoso*, convirtiéndose en un verdadero instrumento de crédito de fácil circulación que permite operaciones comerciales y crediticias.

c. Al portador: se emite cuando no se menciona expresamente el nombre del destinatario de las mercancías, en cuyo caso será transmisible mediante la *simple entrega del documento*. Otorgando titularidad del derecho respectivo al tenedor del título.

Antes de emitir un conocimiento de embarque, se considera necesario que se verifique ciertos requisitos que le den validez al documento. Al no existir normativa vigente y artículos que denoten las características imperdibles en los documentos de conocimiento de embarque, se procede a concordarlos con el Artículo 816 del código de comercio ecuatoriano que se refiere acerca del fletamento.

CAPITULO 3

3.0 MARCO JURIDICO

3.1 Requisitos del Conocimiento de Embarque Marítimo.

Como es bien sabido, el código de comercio de Ecuador es obsoleto, y no se encuentra actualizado, dados los avances que han surgido en el transporte marítimo, en su defecto, no se establece una definición ni concepto de lo que es el conocimiento de embarque, simplemente se limita a describir los requisitos necesarios para su validez. El artículo 211 del código antes mencionado, pese a que no nos define al Conocimiento de embarque, hace referencia a la carta de porte “como el documento que las partes otorgan para garantizar la existencia y condiciones del contrato y la entrega de la mercadería al portador” concepto que sin duda encajaría al Conocimiento de Embarque puesto que la carta del porte, el conocimiento de embarque y la guía área son sinónimos en el contrato de transporte. Cuando la mercancía llega a su lugar de destino, es el portador de estos documentos que pueden exigir la entrega de las mercancías. Pero primero los cargadores deben restituir al capitán todos los conocimientos que se les hubiera entregado antes de desembarcar, sin variar la consignación. El consignatario debe otorgar al transportador o transportador, en su caso, la carta de porte. Concepto que cabe al Conocimiento de embarque. (Código de comercio ecuatoriano, 1906, Arts.- 822 y 250)

Los requisitos que deben tener los conocimientos de embarque se encuentran determinados en los artículos 212 y 816 del Código de comercio ecuatoriano, ambos contextos son similares.

“Art. 212.- Los remitentes de mercaderías, los comisionistas de transporte y los transportadores pueden exigir mutuamente, como comprobante de su convenio, una carta de porte, fechada y firmada, que se extenderá por duplicado y que expresará:

- 1.- *El nombre, apellido y domicilio del cargador, del transportador y del consignatario;*
- 2.- *La naturaleza, cantidad y marca de los objetos que se remiten;*
- 3.- *El lugar en que debe hacerse la entrega;*
- 4.- *El plazo en que ella ha de efectuarse;*
- 5.- *El precio de la conducción; y,*
- 6.- *La indemnización a cargo del transportador por algún retardo, si se pactare, y cualesquier otros pactos y condiciones que acordaren los contratantes.*

La carta de porte puede ser nominativa, a la orden, o al portador.

La omisión de alguna de las precedentes enunciaciones puede suplirse con cualquiera especie de prueba.”

Pero en ningún caso podrá el cargador hacer responsable al transportador, de pérdidas o averías de efectos que no se han expresado en la carta de porte, ni pretender que los efectos expresados en ella, tenían una calidad superior a la enunciada.

Art. 816.- *El cargador y el capitán que recibe la carga, se darán mutuamente un conocimiento escrito en idioma castellano, que expresará:*

- *La fecha;*
- *El nombre y domicilio del capitán;*
- *La clase, la nacionalidad, el nombre y las toneladas de la nave;*
- *El nombre del cargador y el del consignatario;*
- *El lugar de la carga y de su destino;*
- *La naturaleza y cantidad de los objetos que se han de transportar, y sus marcas y números; y*
- *El flete convenido.*

El conocimiento puede ser a la orden, al portador, o a favor de persona determinada

Si faltare alguno de los requisitos enumerados en los dos artículos mencionados anteriormente, afectara la validez del título valor de crédito, el cual, puede ser susceptible de transferencias durante el transcurso del viaje. El conocimiento podrá contener, estipulaciones válidamente pactadas por el cargador y el transportador.

3.2 Valor probatorio del Conocimiento de Embarque

Como se ha visto anteriormente, el Contrato de transporte marítimo es de característica consensual puesto que las partes perfeccionan el contrato. Y surge la necesidad de la prestación por parte del transportador para que envíe la mercadería desde el puerto de embarque al puerto de destino. Su responsabilidad se inicia al recibir la mercadería para embarcarla y el cargador debe exigir el conocimiento de embarque sellado con la frase “a bordo” o “embarcado” (Convenio de Hamburgo, 1978, Artículo 16). El código de comercio ha dispuesto como medio probatorio de la existencia del contrato, el conocimiento de embarque conferido mutuamente por el cargador y el transportador. Este documento sirve como medio de prueba en los siguientes casos:

1. Como prueba propiamente dicha: desde su origen se ha sabido que nació como un recibo en el que se comprobaba la carga embarcada, y con el tiempo se transformó en títulos de crédito. El mismo que hace prueba respecto de terceros extraños al contrato de emisión. De este punto surgen los siguientes principios: (Lyon Caen y Renault, 1910, pág. 372)
 - El conocimiento de embarque hace fe mientras ni se demuestre lo contrario. Incluso puede hacer fe contra toda persona interesada, directa o indirectamente en el transporte a que se refiere.
 - Hace fe en relación al: armador y al capitán; cargador y consignatario; aseguradores del cargamento y, de terceros que se hallen en relación de negocios con los directamente interesados.
 - Para que la póliza de cargo o conocimiento haga fe, debe estar estipulado por el código de su competencia.

- Sirve como prueba legal para juicios entre comerciantes y admitidos por el juez. (Código de comercio ecuatoriano, 1906, Artículo 804)
2. Cuestiones judiciales en relación al conocimiento. Al ser un documento “ad probationem”, constituye la constancia de que uno de los requisitos materiales para la existencia del contrato de transporte de cosas, ha sido cumplido por las partes.
 3. Tiene fuerza ejecutiva en el conocimiento, el conocimiento de embarque se ejecuta como si fuera escritura pública, siempre q la firma sea reconocida.
 4. El conocimiento de embarque prueba los siguientes hechos y circunstancias:

- Fecha de embarque de las mercaderías.
- Detalla la cantidad, calidad y estado de las mercaderías embarcadas. Con el fin de demostrar el estado aparente de las mercancías. “El capitán u otro encargado bajo su responsabilidad, debe dar recibos provisionales, de los objetos cuya conducción toma a su cargo, con especificación de los envases, marcas y números cuando lleguen a bordo de su nave, para cambiarlos oportunamente por los conocimientos de que se hablara”. (Código de comercio ecuatoriano, 1906, **Art. 745**)

Art. 746.- Se considerará que los objetos han sido embarcados en buena condición, cuando no se haga mención especial de lo contrario.

Art. 747.- El capitán es responsable del deterioro o pérdida que sufra la nave o el cargamento, a menos que provenga del vicio propio de la cosa, o de culpa del embarcador, de caso fortuito o de fuerza mayor.

La prueba de este caso corresponde al capitán.

- El modo en que debe realizarse el viaje, escalas, trasbordos, condiciones, lugar, época y modo de entrega de las mercaderías.
- Denota por medio de cláusulas de responsabilidad en favor del capitán o del armado.

3.3 Reglas de la Haya - Visby sobre el valor probatorio del Conocimiento de Embarque

Estas reglas surgieron tras las reformas por los Protocolos de 1968 y 1979 en razón de que se le otorgaban prerrogativas a los transportadores en cuanto a la poca carga de riesgo que se les asignó, y a la ambigüedad en determinadas circunstancias en utilizar documentos contractuales distintos al Conocimiento de Embarque considerándolas inaplicables. El Ecuador adoptó las Reglas de la Haya-Visby y las publicó el 11 de febrero de 1978.

Estas Reglas destacan la custodia de las mercancías que debe tener transportista, así como las relaciones entre cargador y transportador y sobre terceros poseedores del título. Se presume además que el transportador recibe las mercancías en conformidad con las indicaciones que expresa el Conocimiento de Embarque. Esto se conoce como “reservas” las mismas que sirven como prueba a favor del transportador, puesto que éste puede introducir en el documento detalles sobre las mercancías en cuanto a su peso, número de bultos, estado y condición aparente. Estas “reservas” son una exoneración de responsabilidad y una presunción probatoria que libra al transportador desde el momento en que se efectúa el traslado de las mercancías en tiempo pactado y entregarlas en mismo estado en que el transportista las recibió.

Con respecto a las obligaciones y responsabilidades del transportador *antes y al principio del viaje* el transportador está obligado a tener la debida diligencia en la Navegabilidad del buque, que los Tripulantes sean los adecuados así como del equipamiento y abastecimiento del buque, y que las bodegas y todas las partes del buque en las que se vaya a transportar las mercaderías sean aptas y seguras para su recepción, transporte y conservación. (Reglas de La Haya – Visby, 1978, Art.- 3) Deberá transportar, mantener cuidar y descargar la mercadería de manera apta y cuidadosa, si no es negligente entonces la carga de la prueba le corresponde al transportador. *Después de recibidas las mercaderías* el transportador su capitán y su agente deber entregar, a petición del cargador un conocimiento de embarque con las descripciones de las mercancías. Dicho conocimiento es un medio de presunción de recibo por parte del

transportador de las mercaderías tal y como lo estipulan los artículos: 821, 820, 746 y 218 del Código de comercio del Ecuador, salvo prueba contrario, aquí cabe indicar que no se aplica contra terceros de buena fe cuando el título se les ha sido endosado. Hay que recordar que el Conocimiento de Embarque es un título valor por lo tanto si está a *la orden* puede ser endosado, con la finalidad de que durante el viaje las mercancías puedan ser cambiadas de dueño y puedan pasar a la propiedad del endosatario del título. Queda abierta la posibilidad de las acciones legales que pudiera tener el transportador en contra del cargador, pero sin que de una forma u otra afecte al tercero de buena fe.

3.4 Las Reglas de Rotterdam y el Conocimiento de embarque

Bajo este nuevo Convenio, actualmente se encuentran adheridos 20 Estados a nivel mundial, teniendo más apoyo los embarcadores y transportadores de los Estados Unidos. Existen diversos países que apoyan y se rigen a las Reglas de La Haya, otros están con La Haya – Visby, y otro con las Reglas de Hamburgo. Uno de los objetivos más importantes es *crear uniformidad y armonización internacional al régimen de responsabilidad del transporte de mercancías por mar*. Este convenio establece eliminar los documentos físicos “conocimiento de embarque” por los “E-bills” que son conocimiento de embarque electrónicos a diferencia con las Reglas de La Haya-Visby, es que éstas limitan al conocimiento de embarque, excluyendo a los “shortbills”, “waybills” y documentos electrónicos. También, regula ya no solo el transporte marítimo sino el transporte terrestre, desde que se desembarca la mercadería y regulando a su vez, los transportes multimodales que operen con el desembarco. Elimina el Conocimiento de embarque y requiere únicamente el Contrato de Transporte, manejándose de una forma autónoma e independiente. Este nuevo convenio es mucho más actual en cuanto a los transportes internacionales, puesto que el avance de la tecnología obliga a la actividad marítima manejarse por medios electrónicos, ya sea guías de transporte y documentos digitales. Omitiendo de esta forma al Conocimiento de Embarque. Brinda a su vez, más responsabilidad a transportador durante todo el periodo de transporte de la mercadería, sin importar los distintos modos, siempre que haya un tramo internacional. Hay que mencionar que este convenio aún no ha sido aceptado por el Ecuador y de hacerlo, beneficiaría a los cargadores y dueños de las mercaderías otorgándoles una mayor protección a los operadores del comercio exterior.

4. CONCLUSIONES

1. Al realizar el presente trabajo podría decir que el Conocimiento de Embarque Marítimo (*documento probatorio principal de la carga de la mercancía en un buque y la celebración del contrato de transporte*) no representa en sí mismo un Contrato de Transporte sino es el medio en demostrar que sí existe tal celebración consensual entre el embarcador y el transportador manifestada con la sola firma de conforme por la mercadería embarcada y previa emisión del documento, cuya titularidad de la propiedad de la carga es a favor de su legítimo tenedor. Dicho documento constituye un instrumento destinado a la circulación por cuanto se puede decir que pertenece al derecho mercantil.

2. Debido a esta importancia es que Ecuador debería especializar esta materia de forma especial y autónoma por la gran transcendencia comercial internacional que representa, para esto es necesario que en algún momento dado, un gobierno consciente reforme el Código de Comercio, en especial lo que conlleva la actividad comercial marítima que se encuentra en el libro tercero y que rige desde 1906 para que de esta forma favorezca a las empresas o personas que exportan e importan desde y hacia nuestro país, actualizando las leyes internas en base los Convenios Internacionales, sobre todo el Convenio de Rotterdam, y acop

3. Hay que destacar que las Normativas y Convenios Internacionales avanzan a gran escala, tanto así que el conocimiento de embarque se emite vía electrónica, llegará un momento en que se dejará de usar papel, y es lo q está proponiendo Las Reglas de Rotterdam. Esperemos que Ecuador, cargador por excelencia, no se quede atrás y analice la conveniencia de unirse o no a estos nuevos avances internacionales.

5. GLOSARIO DE TÉRMINOS

1. **AGENTE NAVIERO:** El armador no puede estar en todos los puertos del mundo, por esto es que existen los representantes de los armadores y estos son los denominados agentes navieros
2. **AGENTE:** Persona que profesionalmente gestiona por cuenta ajena, mediante comisión, operaciones de venta u otras transacciones.
3. **BILL OF LANDING:** Conocimiento de Embarque Marítimo. Contrato de envío de las mercaderías, entre un cargador hacia el portador hasta la entrega de las mercancías al consignatario.
4. **BARCO:** Es un objeto que surca o se mueve en el medio acuático.
5. **CAPITÁN:** Es aquel que suscribe un contrato laboral con el armador, y para poder ser capitán la ley exige ciertos requisitos que son de obligatorio cumplimiento. Tiene una importancia muy grande ya que cumple funciones de juez, y legislador. Siempre va en la nave. Es una extensión del estado en la nave. La nave tiene un pabellón de la nacionalidad de la nave, porque no importa donde esté, este va arrastrando la legislación y soberanía del estado, y rigen las leyes en la nave así esté en otro estado. Pero es el armador el que solicita que se fije la nacionalidad de la nave. El capitán debe entregar al notario todo documento de acontecimientos ocurridos para que los adjunte a los registros. Puede tomar rutas distintas a las previamente asignadas. En caso de desastres paga el que esté más cerca hasta que llegue el verdadero causante, luego el que pagó tiene que repetir contra el causante.
6. **CARGADOR:** Encargado de embarcar las mercancías para que sean transportadas.
7. **CARTULAR:** Es un derecho originario que representa al documento “título de crédito” que nace del emisor del título hasta el portador del documento.
8. **CONSIGNATARIO:** Persona para quien va destinado un buque, un cargamento o una partida de mercaderías.

9. EMBARCAR: Introducir personas, mercancías, etc., en una embarcación, tren o avión.
10. FLETE: Carga que se transporta por mar, por tierra o por aire. Precio estipulado por el alquiler de una nave o de una parte de ella.
11. LITERALIDAD: Conforme a la letra del texto, o al sentido exacto y propio de las palabras empleadas.
12. NAVÍO: Buque.
13. NAVIERO: Es la persona dueña de un navío o que avitualla un buque mercante.
14. TRANSPORTADOR: persona que transporta alguna cosa.
15. TENEDOR: Persona que tiene o posee algo, especialmente la que posee legítimamente alguna letra de cambio u otro valor endosable.
16. TRANSPORTADOR: Es la persona que conduce o lleva algo de una parte a otra por el porte o precio convenido o señalado y que celebra un contrato de transporte con un cargador.
17. PORTE: Cantidad que se da o paga por llevar o transportar algo de un lugar a otro.
18. PORTADOR: persona que lleva o trae algo.
19. VITUALLAS: Conjunto de cosas necesarias para la comida.

6. REFERENCIAS

- ALVEAR ICAZA, J. (2006). *Manual elemental de Derecho Mercantil ecuatoriano*. Guayaquil: Edino.
- ALVEAR ICAZA, J. (2006). "Requisitos (Conocimiento de embarque)". En *Manual elemental de Derecho Mercantil ecuatoriano* (págs. 228, 229). Guayaquil: Edino.
- ALVEAR ICAZA, J. (2006). Clasificación de títulos valores. En J. ALVEAR ICAZA, *"Manual elemental de Derecho Mercantil ecuatoriano"* (págs. 17 - 18). Guayaquil: EDINO.
- BROSETA PONT, M., & MARTÍNEZ SANZ, F. (2002). *Manual de Derecho Mercantil*. Madrid: Tecnos.
- Brunetti, A. (1950).
- Código de comercio ecuatoriano, C. d. (1906).
- GOBIERNO DE ESPAÑA, M. d. (25 de julio de 2014). *Boletín Oficial del Estado*. Obtenido de "Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima":
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2014-7877
- González, L. (2000).
- GONZALEZ, L. -R. (2000). *Manual de Derecho de la Navegación* (cuarta edición ed.). Bs. As: Depalma.
- IDER VALVERDE, J. (2013). "El Transporte de mercancías por mar bajo el régimen de Conocimiento de Embarque y los Convenios Internacionales que lo rigen". Ecuador: Edilex S.A.
- MALVAGNI, A. (1956). *Contratos de transporte por agua*. Buenos Aires: Roque Depalma.
- RAPA ALVAREZ, V. (2001). *Manual de Obligaciones y Contratos*. La Habana, Cuba.: Félix Varela.

RECALDE CASTELLS, A. (1992). "*El Conocimiento de embarque y otros documentos del transporte*". España: Civitas.

Sánchez, F. (2000).

VALVERDE IDER, J. (2011). "*El transporte de mercancías por mar bajo el régimen de conocimiento de embarque y los convenios internacionales que lo rigen*". Guayaquil: Edilex S.A.

VALVERDE, I. J. (s.f.). "El transporte de mercancías por mar bajo el régimen de conocimiento de embarque y los convenios internacionales que lo rigen". En *Las Reglas de Rotterdam* (pág. 77).

VIGIER DE TORRES, A. (1978). "Derecho Marítimo". Madrid: Subsecretaría de la Marina Mercante.

WILSON, J. F. (2010). "*Carriage of goods by sea*". (Longman, Ed.) Gran Bretaña: Pearson Education Limited.



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Jeimmy Lucía Jiménez Moreta** con C.C: # 0930537048 autora del trabajo de titulación: *El Conocimiento de Embarque Marítimo en el Ecuador: funciones, forma de emisión y su valor probatorio en el transporte marítimo de mercadería* previo a la obtención del título de **Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 31 de agosto de 2016

f. _____

Nombre: **Jeimmy Lucía Jiménez Moreta**

C.C: **0930537048**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	<i>El Conocimiento de Embarque Marítimo en el Ecuador: funciones, forma de emisión y su valor probatorio en el transporte marítimo de mercadería</i>		
AUTOR(ES)	Jeimmy Lucía Jiménez Moreta		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	José Miguel Vélez Coello		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogada de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	31 de agosto de 2016	No. DE PÁGINAS:	22
ÁREAS TEMÁTICAS:	Medio de prueba, Conocimiento de embarque, Derecho marítimo		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	<i>Conocimiento de Embarque, Contrato de Transporte Marítimo, Medio de prueba, título ejecutivo, título valor, porteador</i>		

RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):

El Contrato de Transporte Marítimo es sin duda, un medio trascendental en la vida comercial en el mundo, formando parte del Derecho Mercantil hace muchos años atrás. El mismo que ha ido evolucionando y adaptándose a los cambios actuales en la vida del comercio. Nuestro Código de Comercio en el libro tercero nos demuestra lo obsoleta que están sus normas y lo necesario que es que se actualice y se dé un trato preferencial al Derecho marítimo. El Derecho Mercantil y el Derecho Marítimo van de la mano y son una herramienta muy importante a nivel mundial. En base a estos parámetros se necesita de un documento que respalde la operación comercial ante posibles circunstancias que imposibiliten el curso de las mercancías hasta su destino, surgiendo dudas con respecto de quien se hará cargo de las mercancías perdidas, a quién se demanda, qué se demanda. Con esto nació el “Recibo de Mercancías” hasta convertirse en Conocimiento de Embarque conocido también como Bill of Lading B/N, que va de puerto en puerto, el mismo que tiene fuerza de título ejecutivo, y el cual se puede negociar por medio del endoso, y al ser negociable es admitido como título de crédito por los Bancos a nivel internacional. Al ser el Conocimiento de Embarque un medio de prueba, deja constancia de las mercancías embarcadas por el porteador y a su vez, desembarcadas por el cargador hasta entregarlas al destinatario, los mismos que certifican el estado en que éstas se encuentran antes, durante y después de ser embarcadas y lo más importante es que demuestra que ha existido la celebración del contrato de



transporte marítimo, y puede llegar a manos del importador mucho antes que las mercancías.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-40958901236	E-mail: jeijimlm@gmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: GAUTE DE WRIGHT, MARITZA REYNOSO	
	Teléfono: +593-994602774	
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com	
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA		
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):		
Nº. DE CLASIFICACIÓN:		
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		