

ORIGEN Y EVOLUCION DEL CONOCIMIENTO MARITIMO

MARINO DOUCE

SUMARIO

- 1— Antecedentes antiguos.
- 2— Primeros recibos de las cargas en la Edad Media.
- 3— Conocimientos y cartas de curso: su fusión en un único título.
- 4— Evolución paralela del conocimiento y de la letra de cambio: la *clausula a la orden*.
- 5— El carácter representativo.
- 6— Primeros conocimientos improrata.
- 7— Conocimiento y contrato de transporte. El conocimiento desde mediados del siglo XIX hasta nuestros días.

1— Algunos autores sostienen, no sin fundamento, que ya en la antigüedad los capitanes entregaban a los cargadores ciertos comprobantes, en el momento de recibir las mercancías a bordo de sus buques. De ser así el conocimiento moderno, que aun conserva la función de recibo de la carga, tendría características comunes con aquellos lejanos documentos.

Dicha tesis parecería avalada por algunas menciones contenidas en el Código Teodosiano, acerca de las "securitates relocatoriae" que el transportador de cereales exigía del receptor y otorgaba al cargador.¹ Pero sobre todo parecería confirmarla una frase del Digesto (Lib. IV, Tit. IX "Nauticae, Cauponae, Stabularii, ut recepta restituant", Par. 3), que reproduce un responso de Ulpiano, donde se afirma que si el "exercitor" (armador) confía su buque a otras personas, haciéndose cargo estas últimas de las mercaderías embarcadas, la acción de restitución de los mercaderes puede dirigirse igualmente contra le "exerci-

¹ Ver LEVIN GOLDSCHMIDT: "Handbuch des Handelsrechts", Erlangen 1888. Par. 74, pág. 254, nota 3.

tor" "quamquam ipse navicularius vel magister id faciat quod *νεπηθελον* appellant".²

Así el *νεπηθελον* puede muy bien haber sido un documento probatorio de la entrega de las mercaderías a bordo, emitido por el armador o por el capitán, aunque las fuentes antiguas no dan otras noticias que permitan confirmar esta interpretación.³ El "Jus Navale Rhodiorum", recopilación privada del siglo VIII, no habla de ninguna clase de recibos de la carga y ello podría deberse a la aparente inutilidad de tales documentos en una época en que, contrariamente a lo que ocurría bajo el Imperio Romano, los mercaderes viajaban a bordo de sus buques;⁴ pero la explicación es discutible si pensamos que algunos siglos más tarde, cuando ya existía la firme costumbre de entregar recibos por las mercaderías, seguía siendo frecuente la presencia de mercaderes, o sobrecargos, a bordo de las naves.⁵

Por otra parte, en el derecho bizantino se menciona la conclusión de un pacto escrito, inherente a los "deposita" (Comptación Rhodia III-12) y a los fletamentos de buques enteros.⁶

2 — El origen del conocimiento, en su forma moderna, debe buscarse en la Edad Media. Algo así como el embrión de este complejo título, que hoy moviliza tantas riquezas, surgió en el Mediterráneo durante la primera revolución comercial.

Por entonces existían, en el ámbito de ese mar, varios derechos marítimos latinos, bien diferenciados entre sí: el bizantino o pseudorodio, aplicado también en la Italia del sur; el veneciano, el pisano, el ligur, el provenzal (muy influido por los dos anteriores), el catalán, el español del norte y el francés del oeste (al cual pertenecían las leyes de los estados cruzados de Antioquía y Jerusalén).

Esos derechos tenían importantes puntos de contacto, constituidos por sus innovaciones (con respecto a las antiguas nor-

² Ver PARDESSUS JEAN MARIE: "Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle, Paris 1845, tomo I, pág. 86/87. Traducción: "Aunque dicho armador o capitán haga aquello que denominan *νεπηθελον*."

³ GOLDSCHMIDT LEVIN: "H. des Handelsrechte" cit. Par. 78, pág. 654.

SCORZA BERNARDINO: "La Polizza di Carico". Roma, 1835, tomo I, pág. 3, nota 1.

ARENA ANDREA: "La Polizza di Carico e gli altri titoli rappresentativi di trasporto. Milán, 1931, tomo I, pág. 10.

PAVONE LA ROSA, ANTONIO: "Studi sulla Polizza di Carico". Milán, 1928, cap. I, pág. 3.

⁴ Ver VIVANTE, CESARE: "La Polizza di Carico". Milán, 1881, pág. 5.

⁵ Ver SCORZA B.: Ob. cit., tomo I, pág. 12.

⁶ Ver GOLDSCHMIDT L.: "H. des Handelsrechte" cit., par. 76, pág. 654.

mas romanas), impuestas por el renaciente espíritu comercial.

Todos los derechos latinos obligaban, en efecto, a dar un nombre a las embarcaciones, sometiéndolas a un régimen casi igual al de los bienes inmuebles y ordenando su inspección periódica por las autoridades para garantizar el estado de navegabilidad; declaraban las naves inembargables cuando estuviesen listas para zarpar; responsabilizaban al armador por las culpas del capitán y de la tripulación durante el transporte; diferenciaban los bienes marítimos de los terrestres; consideraban a la empresa de armamento como una forma peculiar de sociedad, cuyos "carates" eran transmisibles a veces sólo a connacionales, por actos "inter vivos" o por herencia; y no aplicaban, por lo general, al contrato de transporte los rigurosos principios del "receptum" romano. Pero la innovación más interesante, a los fines de este estudio, consistió en la exigencia de que hubiese a bordo de cada buque superior a cierto porte un escribano, o notario, para que registrara las mercaderías cargadas y descargadas en un libro especial, el "cartularium navis", extendiendo a veces copia de sus anotaciones a los interesados.⁷

El cartulario ya es mencionado y reglamentado por todos los estatutos mediterráneos posteriores al siglo XI, que lo denominan también "quaternus", "quaterno", "catasto", "capibre-vium", etc., y le atribuyen el carácter de instrumento público. Allí el notario del buque debía anotar, en presencia de los interesados, todo lo referente al embarque y a la descarga de las mercancías, describiendo la naturaleza de las mismas, el número de bultos, la calidad, el peso y las operaciones realizadas. A los bienes no anotados se les aplicaba un flete mucho más elevado y no se los computaba para la contribución en caso de avería común.

En el cartulario debían por lo general inscribirse los acuerdos entre el patrón del navío y los cargadores con respecto al transporte, en modo especial el flete convenido; y dicho flete era debido aun si el cargador rescindía el contrato cuando no hubiera justa causa para la rescisión. Sin embargo, si el cargador ofrecía al capitán la posibilidad de transportar otra carga de la misma naturaleza, su responsabilidad quedaba limitada al reembolso de los gastos ocasionados.

Las echazones efectuadas en interés común del buque y de la carga se anotaban también en el cuaderno de a bordo, así como las declaraciones de los mercaderes con respecto a la conveniencia de entrar a puerto en caso de peligro; tales declaraciones a veces daban derecho a pedir el reembolso de los daños sa-

⁷ Ver L. GOLDSCHMIDT: "Storia Universale del Diritto Commerciale" (trad. ital.), Turin, 1913, par. 11, pág. 260 y sig.

fridos en un siniestro, cuando el capitán había obrado contra la voluntad de la mayoría de los mercaderes.

En base al cartulario se determinaban los derechos y los deberes de los herederos del patrón del buque frente a los socios de este último; y allí se anotaban asimismo las llamadas "convenciones de conserva", por las cuales varios armadores se comprometían a hacer navegar sus naves en convoy y a repartir los riesgos de una expedición.⁸

De acuerdo con las reglas estatutarias, el notario del buque podía ser nombrado por las autoridades públicas o por los armadores; debía ser humilde y fiel, tanto a los mercaderes como al armador y a los marineros y pasajeros que se encontraran a bordo. Como depositario de la fe pública, se hacía pasible de graves penalidades cuando no cumplía con sus deberes, como la mutilación de la mano derecha, la marcación de la frente con un hierro caliente y la pérdida de todos los bienes.⁹

Aun cuando el carácter de oficial público atribuido al escribano debía garantizar suficientemente la autenticidad de las anotaciones de cartulario, pronto se difundió entre los cargadores la costumbre de solicitar un extracto de dichas anotaciones, firmado por el notario, luego de terminado el embarque. Dicho extracto, denominado "apodisla", "apocha oneratoria", "pólixa", etc., quedaba en manos del cargador como comprobante de que las mercaderías habían sido efectivamente embarcadas y remitidas al destinatario. Se trataba tan sólo de un medio, no siempre utilizado, para facilitar la prueba, evitando contestaciones con el comprador o consignatario de las mercaderías, así como con otros eventuales interesados.

Reproduzco a continuación tres antiguos ejemplares de estos primitivos conocimientos, hallados después de años de búsquedas por Enrico Bensa.¹⁰

I

MCCCLXXX DIE XXV JUNII

Noverint universis et singuli quod Antonius Ghileta caregavit certas cera et certas corie nomine et vice Symonis Maraboti quas rauba consignare debet in Fissis domino Percivali de Guisuffis et de voluntate dicto domino Percivali consignavimus tota sua rauba a Marcelino de Negro procurari suo et me Bartolomeus

⁸ Ver A. PAVONE LA ROSA: *Op. cit.*, cap. I, pág. 6 y sig. tes. A. BRUNETTI: "Diritto Marittimo Privato Italiano", Turin, 1839, tomo I, pág. 166/167.

⁹ C. VIVANTE: *Op. cit.*, pág.

¹⁰ Así establece el Consulado del Mar, cap. 55.

¹⁰ Ver ENRICO BENSA: "I più antichi esemplari di Polizze di Commercio". *Riv. Dir. Comm.*, 1923, I, pág. 325/327.

de Octono consignavimus tota sua raba in Portuveneri et ad
majorem cautelam pono signo meo tali: coplam.
Ego Bartolomeus de Octono scribe navis Andree Garoll (marca) ¹¹

II

IN XRI NOMINE AMEN. DIE PRIMA AUGUSTI MCCC-
LXXXVII IN BRUGIS. Noverint universis et singuli inesperturi
quod ego Manfredinus de Cherio confitior et confesso quod re-
cepi de vos Anthonius Chomello de Mayoricha petias DCCXXX
ferro in escraussa. Ditto ferro deblo consignare Petro de Villa-
longa in dicto loco Morolliche.
Ego Manfredinus de Cherio (marca).
Poliza di ferro per Maiolica. ¹²

II

DIE III SEPTEMBRIS IN NAVI

Recepimus hodie in presenti schuça pannorum de talli (marca)
ballas III sive pannorum ballas quatuor consignandas Janue
Francisco de Marco et Andrea de Bonanno. Aliud per San Ni-
colaus Curus scribe Julliani de mari.
Al dorso:
Domino Silvestri Mannini & Anth. So. Int.
Bruges ¹³

¹¹ Traducción libre, sin tomar en cuenta las numerosas faltas de gramática, sintaxis y ortografía:

"Sepan todos y cada uno que Antonio Ghileta cargó cierta cantidad de cera y cierta cantidad de cuera en nombre y por cuenta de Simón Marchote, debiendo entregar dichas mercaderías en Pisa al Señor Percival de Guisuffis y que por voluntad del mencionado Señor Percival de Guisuffis consignamos todas esas cosas a Marcelino de Negro, su apoderado, y a mí Bartolomé de Octono, consignamos todas esas cosas en Portuveneri y para mayor garantía pongo mi sello: copia.

"Yo, Bartolomé de Octono, escribano del buque Andrea Garoll (marca).

¹² Traducción libre, como en el caso anterior:

"En el nombre de Cristo, Amén. Día primero de Agosto de 1387 en Brujas. Sepan todos y cada uno de los no presentes que yo, Manfredino de Cherio reconosco haber recibido de Antonio Chomello de Mayoricha 330 piezas de hierro en lingotas (?). Dicho hierro debto entregarlo a Pedro de Villalonga en el lugar llamado Morolliche.

Yo Manfredino de Cherio.

Conocimiento de hierro para Maiolica .

Traducción libre, como en el caso anterior:

¹³ "Día 3 de Setiembre en la nave. Recibimos hoy en el presente buque 4 fardos de paños de tal (marca) o sea cuatro fardos de paños a ser entregados en Génova a Francisco de Marco y Andrés de Bonanno. Por San Nicolás Curio, escribano Julianno de mar.

Al dorso:

Al Sr Silvestro Mannini y A. — Brujas —

Como el lector habrá notado, los dos documentos citados en primer término llevan fecha respectivamente del 25 de Junio de 1390 y del 1 de Agosto de 1397; el tercero en cambio no tiene fecha, aunque es probable que pertenezca a la misma época que los otros dos. El carácter de conocimiento deriva, en el primer caso y en el tercero, del hecho de haber sido suscritos por el escribano del buque; y en el segundo caso de la aclaración puesta al dorso.

El segundo documento demuestra la exactitud de la teoría, enunciada por Levin Goldschmidt y aceptada por otros autores, según la cual contemporáneamente a los extractos del cartulario fueron apareciendo también conocimientos suscritos por los capitanes o armadores de los buques. Ello se justifica si pensamos que sólo las embarcaciones de un cierto porte estaban obligadas a tener a bordo un notario y que excepcionalmente también los buques mayores debieron encontrarse desprovistos de ese funcionario; en esos casos le capitán tomaba a su cargo la tarea de entregar a los cargadores los recibos que se habían acostumbrado a exigir.

3—Sin embargo los primeros conocimientos, extendidos por el notario o por el capitán, no circulaban; quedaban en poder de los cargadores, quienes se valían de "cartas de aviso" para informar a los consignatarios sobre la efectucción de los embarques y lo relativo al flete. A continuación reproduzco dos de dichas cartas:¹⁴

I

Al nome di Dio. Questo di 10 Ottobre 1392. Mandiamovi questo di per la nave di Guglielmo Rio, di Maiolica IV balle di grano segnate (marca). Quando salve l'avete, pagate di nolo F. III 1/4 la balla, cioè f.nove per tutto; che Dio vi guardi; e fate la volontà d'Antonio di Guccio; Goro di Stasio in Valencia.
(al dorso) Francesco di Marco e Compia in Pisa: IV balle.¹⁵

¹⁴ Ver E. BEENKA: "La evoluzione storica della polizza di carico ed il problema delle lettere di garanzia", Riv. Dir. Comm. 1926, I, pág. 106/110.

¹⁵ "En el nombre de Dios En este día 10 de Octubre de 1392. Enviómosles en este día por intermedio del buque de Guillermo Rio, de Maiolica IV fardos de trigo marcados (marca). Cuando los recibán salvos, paguen de flete f. (florines) 3 y 1/4 por fardo, o sea f. (florines) 8 en total; que Dios os guarde; y hagan la voluntad de Antonio di Guccio; Goro di Stasio en Valencia.

(al dorso) Francisco di Marco y Compañía en Pisa: IV fardos. La traducción que precede es libre y no toma en cuenta los múltiples errores de gramática, ortografía y sintaxis que pueden apreciarse en el documento.

Al nome di Dño. 1401 die 3 Martio in Venetia. Per la nave di patron ser Antonio Conzianave ho caricato balle II de panni segnate (marca) e caratelli do de malvasia de le quali cose debendo fare la voluntade de ser Bindo Piaciti.

Non habiando altro da dire. Che Cristo ve guardi. Nicolò Bragadin salutem.

Delle II balle di panni fate la volentá di Tomaso Piaciti di Firenze, credo le vorrá a Valenza.

Delle II botti del vino fate la volentá di Luca del Sera; di tutto é pagato il molo.

Bindo Piaciti in Venetia. Guardivi Iddio.

(al dorso) Domíno Ziame de Zenais in Eviza.¹⁴

A menudo estas cartas pasaban por varias manos, de modo que las mercaderías no eran recibidas por el consignatario inicial, sino por otra persona a quien éste había transmitido el aviso del cargador; otras veces, como puede comprobarse por el texto de la segunda carta transcripta, hasta el puerto de descarga podía modificarse de acuerdo con los deseos del consignatario.

Muy pronto, sin embargo, la práctica demostró la conveniencia de que el receptor fuera informado a través de un único documento, suscripto también por un representante del buque, de las condiciones del transporte así como del embarque de las mercaderías. Ello porque se producían con cierta frecuencia inconvenientes motivados por retardos en la recepción de la carta de aviso por el consignatario, en modo especial cuando los capitanes se aprovechaban de tales retardos para exigirle nuevamente al consignatario el pago del flete, ya abonado por el cargador.

En consecuencia, se halló la solución de incluir en los conocimientos todos los datos que antes eran comunicados por intermedio de las "cartas de aviso", emitiendo tres originales de los mismos: uno para el cargador, uno para el capitán y uno para

¹⁴ Traducción libre: "En el nombre de Dios. 1401 día 3 de Marzo en Venetia.

En el buque del patrón don Antonio Conzianave he cargado dos fardos de paños marcados (marca) y dos barriles de malvasia (tipo de vino), debiendo para estas cosas hacer la voluntad del Sr. Bindo Piaciti.

No teniendo nada más que decir. Que Cristo os proteja. Nicolás Bragadin os saluda.

Para los fardos de paños haced la voluntad de Tomaso Piaciti de Florencia, creo que los querrá en Valencia.

Para los barriles de vino haced la voluntad de Luca del Sera; de todo está pago el flete.

Bindo Piaciti en Venetia. Os proteja Dios.

(al dorso) Al Sr. Ziame de Zenais en Eviza.

el receptor. De este modo, si a la llegada del buque en destino el consignatario no había recibido aun su original del conocimiento podía tomar visión del ejemplar existente a bordo, firmado por el capitán y por el cargador.

Con la unificación del conocimiento y la "carta de aviso" se iniciaba una segunda etapa en la evolución del instituto que nos ocupa. Hasta entonces ese título era un recibo de embarque, meramente probatorio, que se volvió así necesario para legitimar al receptor. Casaregis¹⁷ lo confirma implícitamente, al decir que el capitán podía otorgar un segundo conocimiento, aun cuando no le hubiese sido devuelto el primero, obligándose a transportar las mercancías hasta un puerto diferente y a entregarlas a otro consignatario; quien tuviera derecho a la entrega en base al primer conocimiento no podía accionar contra el capitán, a menos que "magister navis non ignoraret praedictas merces spectare ad eum, ad quem in primis apochis oneratoris obtinuerat se consignare".¹⁸

En otras palabras, el conocimiento legitimaba a su tenedor, mientras la entrega de la mercancía en base al mismo era suficiente para extinguir las obligaciones derivadas del transporte.

4— El nuevo carácter de título de legitimación, atribuido al conocimiento, implicaba la incorporación al mismo de un derecho de crédito contra el capitán; por lo tanto era lógico que fuera cobrando importancia el régimen de circulación del documento, a través del cual se adquiría el derecho mencionado. Sin embargo, la búsqueda de un medio de transmisión más simple y más rápido que la cesión de créditos (y más completo que la transferencia por mandato) fue tan lenta y laboriosa que duró varios siglos. Ello porque, de acuerdo con las costumbres comerciales vigentes hasta mediados del siglo XIX, los cargadores viajaban con sus mercaderías, o bien las consignaban a un representante o a un socio residente en el puerto de descarga; mientras otras veces el representante, residente en una colonia, enviaba las mercaderías a su representado, en la madrepatría. En consecuencia, la necesidad de contar con un medio rápido y seguro de transferencia del conocimiento sólo pudo sentirse más tarde, cuando el ámbito normal de circulación del título envolvió a terceros de buena fe.

Como la adopción de la cláusula a la orden tuvo gran importancia para la caracterización del conocimiento como título de

¹⁷ CASAREGIS: "Discursus legales de commercio", t. N^o 116, 117 y 118, Venecia, 1740.

¹⁸ "A menos que el capitán no ignorara que dichas mercaderías correspondían a aquél al cual se había obligado a hacer la entrega, en los primeros conocimientos".

crédito, me parece útil esbozar aquí un paralelo con la evolución de la letra de cambio, que ha sido en muchos aspectos análoga.

En origen, tanto el conocimiento como la letra fueron documentos notariales de carácter confesorio: contenían una "confessio" del emitente, quien declaraba haber recibido mercaderías o dinero, y al mismo tiempo una "promissio" de entregar esos bienes en destino, a la persona indicada en el título. Como la doctrina medieval asimilaba el notario al juez, pudo aplicarse a dichos documentos la norma romana sobre confesiones "in iure", "confessas pro iudicato habetur", dándoles a las mismas un carácter ejecutivo.

Sucesivamente, el derecho estatutario reconoció a ciertos títulos un valor constitutivo y dispositivo, que se venía a agregar a la naturaleza probatoria común a todos ellos. Así, los documentos confesorios "de iure statutario", entre los cuales figuraban en primer término la letra de cambio y el conocimiento, se diferenciaban por esas características de las demás confesiones "de iure communi", meramente probatorias. Por otra parte, la doctrina llegó con Durante a asimilar la "confessio scripta" al contrato literal romano, haciendo de la misma un nuevo contrato escrito y causal; aunque no distinguió claramente entre confesiones probatorias y confesiones capaces de originar nuevas relaciones jurídicas.

Se separó, sin embargo, la "cautio discreta", en la cual la causa tenía valor substancial, de la "cautio indiscreta", cuya causa no era esencial para la validez de la relación jurídica.¹⁸ Los usos comerciales aceleraron la evolución de cada título, mientras la adopción generalizada de la cláusula a la orden garantizaba para todos ellos una circulación rápida y segura, gracias al paulatino reconocimiento del carácter originario, o "autónimo", de los derechos de los terceros poseedores de buena fe.

Esa evolución se percibe claramente tanto en la letra de cambio como en el conocimiento. Con respecto a la letra, ya en el siglo XIV Baldo diferenciaba la acción nacida de la "littera cambi" de la que nacía del negocio cambiario subyacente; mientras otros autores sostenían que la obligación cambiaria se basaba siempre en una "confessio", aun cuando hubiese sido expresada con "verba enunciativa".¹⁹

Las primeras letras habían sido emitidas al portador, abandonándose sin embargo esa costumbre aproximadamente después del primer siglo de vida de la institución. Tuvo entonces que buscarse un medio jurídico que permitiera la circulación del

¹⁸ Ver TULLIO ASCARELLI: "La litteralita nei titoli di credito". Riv. Dir. Comm., 1932, I, 233.

¹⁹ Ver TULLIO ASCARELLI: Ob. cit., nota 23).

título, con la rapidez requerida por los negocios; y, según Thôt, antes de la invención de la fórmula del endoso se había solucionado el problema de la transmisión de un crédito bancario de un beneficiario a otro a través de la emisión de letras sucesivas. De todos modos, es evidente que las fórmulas de transferencia basadas en los principios del mandato no satisfacían a los comerciantes, pues implicaban la cesión de un derecho imperfecto, cuya realización seguía dependiendo de la voluntad del mandante y de las excepciones personales que el deudor pudiera esgrimir en contra del mismo.

La primera fórmula del endoso fue la siguiente: "Mi obligo a pagaré a Tizio, ovvero a chi presenterá la presente polizza",²⁰ Las leyes, en un principio, permitían utilizar el endoso una sola vez, para evitar el enfrentamiento entre obligados cambiarios y terceros de buena fe, pues ello planteaba un problema jurídico nuevo: el de hallar un medio para impedir que un tercero de buena fe se viera perjudicado por las excepciones del deudor cambiario dirigidas contra el tomador inmediato. Así la Pragmática Napolitana n.º 3 de 1607 ("De Litteris Cambii") prohibía taxativamente el segundo endoso y los subsiguientes.²¹

Sin embargo los usos comerciales, que introdujeron la cláusula a la orden sin ninguna limitación, forzaron poco a poco la aceptación de la misma sin reservas por los legisladores y su estudio por los tratadistas. La doctrina, a través de las obras de Heinecio, Einert, Liebe, Mittelmeier y otras, elaboró el concepto que actualmente caracteriza la letra y los demás títulos circulatorios en materia de autonomía, completándolo con los de literalidad, necesidad y abstracción. A Cesare Vivante se debe la armonización de esos conceptos en una teoría unitaria, capaz de abarcar a todos los títulos de crédito, que representa una de las creaciones más brillantes del derecho comercial moderno.

En lo referente al conocimiento, después de su unificación con la primitiva "carta de aviso", debemos recordar que desde antiguo se reconoció que el destinatario, como dice Vivante,²² "no aparecía en él mismo con el único fin de retirar las mercancías o, para hablar clásicamente, como un simple "adfectus solutionis causae" del cargador, sino en virtud de un verdadero derecho de propiedad, adquirido con la compra de las mercaderías".

²⁰ "Me obligo a pagar a Fulano, o bien a quien presentará este documento".

²¹ Con respecto a la evolución de los medios de transmisión de la letra, ver mi art. "Aspectos de la Cambial en la Edad Media" en Rev. Jur. de Buenos Aires, 1947, 1/III, pág. 165, nota 11) y A. PERTILE: "Storia del diritto italiano", Milán, 1903, tomo IV, pág. 700 y nota 101.

²² C. VIVANTE: "La Polizza di Carico" cit., pág. 41.

Esta doctrina fue expuesta por Targa²¹, quien sostuvo que, habiendo sido embarcada la carga y entregados los conocimientos, de ningún modo el capitán podía substraerse a hacer entrega de las mercaderías, puesto que se trataba de un derecho adquirido de los terceros, tenedores de los conocimientos, a quienes iban dirigidas las mercancías embarcadas.

Esa teoría implicaba agregar al carácter de documento de legitimación, que ya revestía el conocimiento, la nueva noción, aun vagamente expresada, de autonomía de los derechos de los tenedores de buena fe. Sin embargo, como ya he mencionado, los usos de la época atentaban contra la difusión de las ideas expuestas por Targa, en vista de que muy raramente esos portadores de buena fe del conocimiento se presentaban al costado del buque, en el puerto de descarga, a reclamar la entrega de las mercaderías; en la casi totalidad de los casos se presentaban en cambio representantes del cargador, o los mismos propietarios de los bienes transportados, contra quienes le era posible al capitán hacer valer todas las excepciones personales que tuviera contra el cargador.

Dicha situación, por otra parte, permitía que se siguieran utilizando las viejas fórmulas de transmisión "ad exigendum" o "vice tua", que más que el concepto de cesión de derechos expresaban el concepto de representación: pues era necesario que el arcedor determinara qué tercero debía reemplazarlo, mediante la entrega del "scriptum". Dice al respecto Straccha XX: "Solent mercatores sub illa vulgari forma scribere et mandare: mando tibi ut merces quas apud te habes, tradas pro me Aloysio aut eius filio, seu illi vel illis quibus ordinatum fuerit ad eisdem et sequamini eorum ordinem".²² La ordenanza de Colbert guarda silencio con respecto a estos modos usuales de transmisión de los conocimientos, al igual que los demás textos legales del siglo XVIII, con excepción de las Ordenanzas de Bilbao de 1737 (Cap. XVIII, art. 34, 43 - Cap. XXIV, art. 56). Sucesivamente, la distinción entre conocimientos nominativos, a la orden y al portador, introducida por el Código de Comercio Francés y adoptada por las demás legislaciones, trajo confusión en la doctrina, pues algunos autores sostenían que solamente los conocimientos al

²¹ TARGA: "Fonderazioni sopra la contrattazione marittima", Génova, 1787, cap. 26, N.º 8.

²² STRACCHA: "De mercatura", 1621, IV, N.º 14. Cf., por L. GOLDSMIDT, "H. des Handlarrechts" cit., pág. 663, nota 30. Traducción: "Suelen los mercaderes escribir y mandar bajo aquella forma vulgar: te mando que entregues para mí las mercaderías que tienes en tu poder a Aloysio o a su hijo o bien a quien o a quienes ellos te indiquen para el mismo fin y que sigas las órdenes de ellos".

Ver también A. BRUNETTI, *ob. cit.*, págs. 170/172.

portador protegían al consignatario de las excepciones personales que el capitán tuviera contra el cargador.²⁸

Pero la definitiva adopción del endoso en materia cambiaria, a partir de la ley alemana de 1848, así como la modificación de los usos comerciales y el aumento de los tráficos marítimos desde mediados del siglo pasado, llevaron a aplicar el endoso también al conocimiento. El principio de autonomía en favor de terceros de buena fe, que el endoso implicaba, se reconoció asimismo cuando se trataba de un título al portador.

5— Como hemos dicho, por muchos siglos el conocimiento fue exclusivamente el instrumento probatorio de un derecho de crédito contra el transportador de las mercaderías.

A partir del siglo XVI empezó a elaborarse el concepto de representatividad, que hoy caracteriza los títulos de transporte y los títulos de depósito. Casaregis²⁹ afirmaba que la "época oneratoria" probaba la puesta a bordo de las mercaderías, así como la cantidad y calidad de las mismas, a los efectos de las indemnizaciones debidas por el asegurador; y que, al mismo tiempo, dicho documento constituía una presunción de propiedad de las mercancías en favor del receptor, la cual podía ser destruída demostrando un mejor derecho.

Vivante³⁰ sostuvo que ya en los célebres fallos del Tribunal genovés de la Rota, del siglo XVI, se encuentran antecedentes del principio: "la posesión del título equivale a la posesión de la mercadería". Sin embargo ello ha sido negado por otros autores,³¹ con razones que parecen convincentes. En efecto, la decisión LVI del tribunal establecía que el derecho a la devolución de las mercaderías correspondía a la persona indicada en el conocimiento; y la decisión LIV que la transferencia del título implicaba la transmisión del derecho a la devolución de la mercadería, admitiéndose como válida toda vez que la entrega del documento hubiese sido acompañada por una causa que la justificara. Por otra parte, la decisión LXVII afirmaba que el capitán no podía negarse a entregar las mercaderías por el hecho de que el consignatario no fuese propietario de las mismas. Es decir que los fallos mencionados aceptaban el principio de la incorporación al título del derecho de crédito hacia el transportador pero no entraban a considerar el efecto de la posesión del título en determinadas situaciones, o sea cuando fuera importante determinar quién tenía la posesión de los bienes.

En el siglo XVII se difundió, con carácter de verdadera cos-

²⁸ Ver C. VIVANTE: "La polizza di carico" cit., págs. 41/42.

²⁹ CASAREGIS: ob. cit., l. p. 31, disc. X, Nº 18.

³⁰ Ver C. VIVANTE: "La polizza di Carico" cit., pág. 67, nota 1).

³¹ A. PAVONE LA ROSA: Ob. cit., págs. 20/22.

tumbre marítima, el principio de que el poseedor del conocimiento debía considerarse poseedor de las mercaderías durante el transporte. Al respecto, Valin sostenía la necesidad "de admitir, por el bien del comercio y por la rapidez de sus operaciones, que a falta de entrega efectiva, que no es practicable en la hipótesis, la remesa que se hará al cesionario de la pieza justificativa de la pertenencia al cedente de dichos efectos, equivale a la tradición sin otra formalidad".²⁰

Sin embargo, el valor representativo del conocimiento fue negado aun en 1783 por Emerigon,²¹ quien sostuvo que el tenedor del título, teniendo tan sólo la "ficta traditio" de las mercaderías, necesitaba demostrar la posesión efectiva de las mismas. Ese principio fue admitido, aunque en forma incompleta, por el Código de Comercio Francés de 1807 y por todos los cuerpos legales que se inspiraron en el mismo. Por otra parte, a mediados del siglo pasado fueron surgiendo en Europa los llamados "almacenes generales", correspondientes a las "barracas" argentinas de frutos del país, cuyos certificados de depósito tuvieron desde el principio un carácter representativo e impulsaron los estudios doctrinarios sobre el tema.

Actualmente los títulos representativos de mercaderías constituyen una categoría de títulos circulatorios; y los títulos representativos de transporte, entre los cuales sobresale el conocimiento, son una subcategoría de títulos representativos de mercaderías. Se sostiene que las características, por ej. de un certificado de depósito no coinciden totalmente con las de un conocimiento, puesto que este último documento está condicionado por la existencia de un contrato de transporte previo, mientras el primero surge como consecuencia de un contrato de depósito; y la diferencia esencial entre los dos contratos fundamentales se refleja en los títulos representativos.²²

Varias teorías tratan de explicar la naturaleza de la representatividad, como derecho a disponer de los bienes; a ellas nos referiremos en otra ocasión.

6 — Los conocimientos conservaron hasta mediados del siglo pasado, a diferencia de las letras de cambio, un contenido esencialmente descriptivo. Cada una de las partes podía exigir la mención de los datos que le interesaran, de acuerdo con las costumbres, entre los siguientes:

²⁰ VALIN *cit. per* C. VIVANTE: "La Polizza di Carico", pág. 67, nota 1.

²¹ EMERIGON: "Traité des Assurances et des Contrats à la grosse", Marsella, 1783, pág. 334.

²² Ver A. ARENA *Ob. cit.*, tomo I, pág. 7.

- Nombre del capitán (no era necesario anotar su domicilio, como resulta de los usos recogidos por el art. 281 del Código de Comercio Francés).
- Nombre del cargador.
- Nombre y dirección del recibidor.
- Puerto de carga.
- Puerto de descarga y/o puerto de escala intermedio donde el capitán recibiría instrucciones definitivas del cargador. (A este respecto, cabe recordar que todos los antiguos formularios holandeses y alemanes llevaban una cláusula otorgando al cargador la facultad de cambiar el destino de las mercaderías mediante instrucciones dadas en el curso del viaje).
- Descripción de las mercaderías enviadas en cuanto a su calidad, número de bultos y marcas. A veces se mencionaba también el peso.
- Flete debido e indicación de las modalidades de pago del mismo (en origen o en destino)²⁰.

Ansaldo, autor genovés del siglo XVIII, afirma que desde mediados del siglo anterior eran utilizados formularios impresos para la redacción de los conocimientos, agregando que los tribunales aceptaban toda clase de pruebas en contra de los mismos, cuando se tratara de demostrar que no reflejaban lo estipulado entre cargador y transportador²¹. Levin Goldschmidt²² reproduce algunos de esos modelos, en diferentes idiomas, que transcribo a continuación:

I

Ich — Schiffer von dem Schiffe — bei scheinige in Raum meines Schiffes empfangen zu haben. ... Ich verbinde mich Alles, wie ich's empfangen — abzuliefern — Um meine Pflichten genau zu erfüllen, verpände ich meine Person und mein Schiff. Zur Urkunde der Wahrheit habe ich (3) von diesen Konnossementen eines Inhalts eingehändig unterschrieben²³.

(Principios del siglo XVIII).

²⁰ Ver. L. GOLDSCHMIDT: "H. des Handelsrechts" cit., par. 71, págs. 669/671.

²¹ ANSALDO: "De Commercio et Mercatura", 1751, Génova, disc. VI, nº 18.

²² L. GOLDSCHMIDT: "H. des Handelsrechts" cit., par. 71, págs. 670/671, nota 17.

²³ Traducción: "Yo, capitán del buque, (declaro) haber recibido de día en la bodega de mi buque... Me comprometo a entregar todo como

II

Ha caricato — Patron F. di — le merci notate — per dovere detto patrone F. le medesime balle condurre a... lo patron F. sottoscrito affermo...²².

(Año 1784).

III

Shipped — by A. B. merchant in and upon the good ship called the... whereof C. D. is Master — and are to be delivered — at Barcelona... to E. F. — In witness thereof, the master or purser of the said ship hath affirmed to three bills of lading of this tenor and date²³.

(Siglo XVIII).

IV

Received, in good order on board the ship — from A. B. — to be delivered at — to the order of C. D., on payment of... freightage.

Date... Signature...²⁴

(Fines siglo XVIII).

En otras palabras, estos primeros formularios de conocimientos contenían una simple descripción de las mercaderías cargadas y una indicación de los elementos indispensables para individualizar el transporte. Se agregaba sin embargo, con mucha frecuencia, la expresión manuscrita "dice ser", en vista de la necesidad en que se encontraba el transportador de introducir ciertas reservas sobre el estado de las mercaderías en el momento del embarque, para salvar o atenuar su responsabilidad.

Desde antiguo, la doctrina atribuyó a la expresión mencionada el efecto de excluir, con respecto a las circunstancias a que se refería, el carácter probatorio del conocimiento; se obtenía así una inversión del "onus probandi" acerca de tales circunstancias, en favor del transportador. Pero siempre se negó validez

le he recibido. Para cumplir con mis deberes, comprometo mi persona y mi navío. Como prueba de la verdad (de lo dicho) he suscripto tres ejemplares de este conocimiento, de un mismo tenor.

²² Traducción: "Ha cargado — Patron F. de — las mercaderías anotadas porque dicho patron F. debe conducir dichos fardos a... Yo patron F. suscripto afirmo."

²³ Traducción: "Cargadas (las mercaderías indicadas arriba) por A. B. negociante en y bajo cubierta del buque llamado... del cual C. D. es capitán y deben ser entregadas en Barcelona a E. F.

A tal efecto, el capitán o comisionado de dicho buque ha afirmado lo expuesto en tres conocimientos de este tenor y fecha"

²⁴ Recibidas (las mercaderías indicadas) en buen orden a bordo del buque... por A. B. para ser entregadas en... a la orden de C. D. después de pagarse... en concepto de flete".

a las expresiones de reserva genéricas, que excluyeran totalmente la responsabilidad del capitán, "puesto que si (dichas expresiones) comprendiesen todo lo descripto, cantidad, calidad, peso, medida y número, se considerarían no escritas, pues abarcando demasiado no tendrían ningún valor"⁴⁰. Por lo tanto, el capitán reconocía algunas de las indicaciones contenidas en el conocimiento, atribuyendo las demás al cargador, por intermedio de la frase "dice ser".

Hacia fines del siglo XVIII entró en los usos la declaración del capitán de que las mercaderías habían sido cargadas "en buen orden y condición". He aquí un ejemplo dado por Targa⁴¹, donde aparecen tanto dicha declaración como la expresión "dice ser":

A di... in Genova han caricato, col nome di Dio a buon salvamento una volta tanto, in questo porto di Genova li Signori Giovanni Rocca e cugini fu Pietro Antonio (per conto e rischio proprio).

Sotto coperta del (vapore)... nominato (Herault — Capitano Rougement Francese).

Per condurre o consegnare in questo suo presente viaggio in Marsiglia le appié nominate e numerate mercanzie asciutte, intiere o ben condizionate segnate come di contro, e così promette detto Capitano al suo salvo arrivo consegnarle (alli Sig. ri Gio. Rocca e C. fu P. A. e a chi per essi).

E di nolo gli sarà pagato (nulla perché pagato a questa Direzione).

E per fede del vero sarà questa con altre simili firmata da detto Capitano e non sapendo egli scrivere per lui da terza persona ed una congiunta le altre restino di nullo valore. Nostro Signore l'accompagna salvamento e voi felicità.

(diciamo una cassa contenente rubbi due o mezzo vermicelli e pasta fine con una scatola dolci in ottima condizione).

Que dit être pour être débarqué dès arrivée du navire.

(firmado) F. R. Rougement⁴².

⁴⁰ TARGA: Ob. cit., pág. 70.

⁴¹ TARGA: Ob. cit. reproducido por ENRICO BEMSA: "La evoluzione storica della Polizza di Carico", etc., cit.

⁴² Traducción libre: "El día... en Génova han cargado, en el nombre de Dios a salvo por una vez, en este puerto de Génova los Sres. Giovanni Rocca e cugini fu Pietro Antonio (por su cuenta y riesgo).

Bajo cubierta del (vapor... llamado (HERAULT - Capitán Rougement, francés). Para conducir y entregar en el presente viaje en Marsella las mercaderías nombradas y enumeradas más abajo, secas, enteras y bien acondicionadas, marcadas como figura más abajo y así promete dicho capitán entregarlas a su salvo llegada (a los Sres. Gio. Rocca e C. o a quien ellos indiquen).

Y de fide se le pagará (nada porque ha sido pagado en esta dirección). Y como prueba de la verdad este conocimiento ha sido firmado

Sin embargo, no obstante la generalización de los formularios impresos, no coincidían los procedimientos de emisión de los conocimientos en los diferentes países. Así, por ejemplo, en Francia los formularios eran completados por los cargadores, quienes los presentaban al capitán, o bien a otro representante del armador, para la firma. Al respecto, la Ordenanza de la Marina dispone que los conocimientos se presenten para la firma dentro de las 24 horas después del embarque (art. 2 y 4 - Tit. II, Libro III).

En Italia los usos eran bastante diferentes. He aquí la descripción que hace Targa²² de la emisión de los conocimientos: "mientras las mercancías se van cargando en el buque, el encargado de recibirlas a bordo, por lo general el ayudante del escribano, suele anotar en el "libro de escotilla" ("libro di boccaporto") entregando al cargador una cartilla de recibo la cual, si bien por sí misma puede obligar al capitán y al buque del mismo modo que el conocimiento, sin embargo no contiene todas las circunstancias y cosas que necesitan anotación específica sino que, siendo tan sólo una nota de lo que se embarca, sirve sólo "pro interim", sin que deba confundirse con el propio conocimiento. Concluido totalmente el embarque, se avisan todos los mercaderes que han cargado para que concurren a determinado lugar y allí, mano a mano que ellos entregan al escribano sus recibos y los cotejan con las anotaciones del "libro de escotilla", retiran en cambio de los mismos los conocimientos, donde se anotan efectivamente todas las circunstancias esenciales o sea a quién va dirigida la carga, para dónde, por cuenta y riesgo de quién, con qué flete y en qué consiste dicha carga; si se trata de mercaderías por pieza, número o medida, si es a granel o bien en bultos lacrados y marcados, reproduciendo en el conocimiento las marcas, y, si las cosas cargadas están gravadas con hipotecas, al final del conocimiento se hace una anotación especial, especificando por qué importe y bajo qué forma, de modo que todo resulte claro; y el escribano retira los recibos y, entregado el conocimiento, lo transcribe literalmente en el libro de manifiesto, el cual sirve como original de las actas notariales, mientras el libro de escotilla y los recibos tienen funciones de matrices y

junto con otros similares por dicho capitán, y, no sabiendo el mismo escribir, por tercera persona en su nombre, quedando entendido que, inutilizada una copia, las demás quedarán sin valor. Nuestro Señor lo escampe y los proteja a lida.

(Decimos un cajón conteniendo dos paquetes y medio de vermicelli y masas finas y una caja con pastres en óptima condición).

Que Dios sea para ser descargado desde la llegada del buque.

(firmado F. B. Rougemont)

²² TARGA: Ob. cit., pág. 122 y siguientes.

dicho conocimiento de extracto auténtico, del cual se entregan tres copias del mismo tenor".

En Inglaterra y en otros países se difundió pronto la costumbre de entregar recibos a los cargadores, mano a mano que las mercaderías eran embarcadas; dichos recibos constaban de una sección, el "tally", donde se anotaba cada lingada puesta a bordo y de otra sección donde figuraban el total de bultos y el peso del lote. Tales recibos aún se utilizan y son canjeados por los conocimientos poco después de completado el embarque.

7 — Hacia mediados del siglo XIX, cuando la navegación a vapor no había logrado aún suplantar la navegación a vela, surgieron las primeras compañías armadoras regulares, las que poco a poco modificaron los formularios-tipo para los conocimientos. En las marinas italiana y francesa tales formularios resumían las obligaciones del cargador, incluyendo una serie de razonables cláusulas exonerativas en favor del transportado; por la rotura de objetos frágiles, por el derrame de líquidos, por los riesgos y averías de mar, etc., acontecimientos todos que en realidad no estaban a cargo del transportador, según las reglas del derecho común. Al mismo tiempo, se dejó de usar la antigua expresión "dice ser" y se excluyó expresamente la responsabilidad del buque por el peso, el contenido, las medidas y el valor de los bultos. He aquí un ejemplo de los formularios mencionados:

"È stato caricato dal Sig. ... sopra il bastimento a vapore nazionale... per essere trasportato a... e consegnato al felice arrivo del bastimento al Sig. ... un lotto di merci mercate e numerizzate come segue... non accettandosi in quanto al peso, misura, contenuto e valore del colli alcuna responsabilità derivante dalle dichiarazioni della polizza di carico".⁴⁴

Como se ve, habían desaparecido las menciones referentes al estado de las mercaderías, utilizadas en los formularios del siglo XVIII (y primeras décadas del XIX), que describían la mercadería como "seca, sana y bien acondicionada"⁴⁵.

⁴⁴ Ver H. BENSÀ: "La evolu. storica della Polizza di Carico, etc." cit. Traducción libre:

"Ha sido cargado por el Sr... en el buque a vapor nacional... para ser transportado a... y entregado a la feliz llegada del buque al Sr... un lote de mercaderías marcadas y numeradas del modo siguiente... no aceptándose en cuanto al peso, medida, contenido y valor de los bultos ninguna responsabilidad derivada de las declaraciones del conocimiento".

⁴⁵ Tales menciones figuraban en el formulario transcrito por TARGA, que he reproducido más arriba, y también en los dos formularios, uno francés y otro holandés, citados en 1783, que incluye SAYARIE en su "Dictionnaire de Commerce" en la palabra "Connaissance".

En la marina inglesa la evolución de los usos en materia de conocimientos fue diferente, al surgir las primeras compañías regulares de navegación. Por el espíritu de conservación característico de los anglosajones, no se suprimió la cláusula, ya generalizada, referente al estado de las mercaderías embarcadas ("shipped in apparent good order and condition"), provocando con ello una serie de nuevos problemas prácticos y jurídicos. En efecto, el desarrollo de la navegación a vapor había producido una reducción de los tiempos de permanencia en puerto de los buques, así como una aceleración de las operaciones de embarque, realizadas a menudo en condiciones precarias y de noche, haciendo muy difícil, a veces imposible, el control de las mercaderías cargadas; y, por otra parte, la existencia de una cláusula explícita en los conocimientos, que afirmaba el aparente buen estado de las mercaderías, transformaba en declaración del capitán (y por lo tanto en presunción en su contra) lo que de otro modo hubiera sido materia de prueba para cargador y transportador, en igualdad de condiciones.

La situación expuesta indujo a los capitanes a exagerar y generalizar sus observaciones en los conocimientos, con respecto a la apariencia exterior de las mercancías embarcadas, para eximirse de las responsabilidades inherentes a la inversión de la prueba que, de hecho, existía en su contra. Esta tendencia provocó la reacción de los cargadores, directamente perjudicados por las dificultades que encontraban en negociar conocimientos observados y por la proliferación de los reclamos, originándose así las "cartas de garantía", otorgadas por los cargadores para eximir los buques de responsabilidades consiguientes a la no observación de los conocimientos.

El sistema inglés, con sus ventajas⁴⁸ y sus inconvenientes, se impuso en escala mundial como consecuencia del predominio

⁴⁸ Una ventaja importante consistiría en la mayor certeza que adquiere el contenido del título representativo, certeza que indudablemente facilita la circulación de dicho título. Sin embargo, debe tenerse presente que:

1) De todos modos dicha certeza no es absoluta, pues la presunción que las mercaderías han sido recibidas "in apparent good order and condition" no cubre el tercero de buena fe contra los vicios ocultos de las mercaderías embarcadas.

2) Es perfectamente imaginable un conocimiento que no presuma la recepción de las mercaderías en buen orden y condición, que tendría el mismo carácter de título representativo de transporte. El tercero de buena fe estaría amparado, en ese supuesto, como lo está hoy, con la diferencia que los reclamos por daños a las mercaderías deberían dirigirse contra el transportador y/o contra el cargador aun tratándose de conocimientos limpios, pues ambos estarían en igualdad de condiciones para demostrar su respectiva falta de responsabilidad.

marítimo de Gran Bretaña, y fue adoptado por la Convención de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos. El problema de las cartas de garantía sigue subsistiendo, sin que pueda vislumbrarse una solución de fondo para el mismo; pues la mejor salida sería dejar de presumir que las mercaderías han sido cargadas "in apparent good order and condition"⁴⁷.

Como hemos visto, la reglamentación del transporte se ha ido volcando, a partir de mediados del siglo XIX, en el conocimiento. Ello ha sido consecuencia directa del gran cambio producido en las costumbres marítimas por la aparición de los buques a propulsión mecánica y de las compañías regulares de navegación; que, según hemos dicho, se generalizó de este modo la intervención de terceros en la negociación del título, con respecto al cargador y al transportador. Mientras antes las mercaderías eran recibidas casi siempre en destino por representantes del cargador, contra quienes podían hacerse valer las cláusulas del contrato de transporte (estipulado entre cargador y transportador) sin que las mismas constaran en el título, al generalizarse la intervención de terceros, como recibidores desvinculados de los cargadores, endosatarios, Bancos, etc., se hizo necesario reproducir dichas cláusulas en los conocimientos, para que fueran oponibles al portador.

La evolución de las costumbres marítimas ha afianzado asimismo el carácter representativo y literal del conocimiento, aun con las variantes que ofrecen al respecto los diferentes ordenamientos jurídicos, y ha generalizado el endoso de dicho documento y el principio de la autonomía de los derechos de los terceros de buena fe.

La "Convención de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos", ha impuesto con carácter internacional ciertas soluciones equitativas en materia de condiciones de transporte, estableciendo principios de orden público, no derogables por intermedio de cláusulas puestas por las partes en los conocimientos. Pero lo referente a la regulación del título, en cuanto a su emisión, sus características, su transmisibilidad, su representatividad, etc., se ha dejado librado a las legislaciones nacionales⁴⁸; y es evidente que esta regulación par-

⁴⁷ E. BÉNSA: "La evolución, etc.", *ibid.*

⁴⁸ Existen múltiples discordancias, en la doctrina y en la legislación comparada, acerca del carácter unitario o múltiple de la declaración contenida en el conocimiento de la naturaleza de dicha declaración (meramente probatoria o bien dispositiva y constitutiva) y de su origen (contractual o unilateral).

cial del instituto conspira contra la armonía de soluciones en el orden internacional, pues las características cartulares influyen sobre las cláusulas relativas al transporte y viceversa. Sería por lo tanto deseable que se llegara a darle al conocimiento características uniformes, a través de una convención internacional que contemplara, además de la regulación del transporte, sus propiedades como título negociable y representativo.