

CONCLUSIONES

Al concluir nuestro trabajo, tenemos que reconocer, que a través del tiempo el conocimiento de embarque sufrió los cambios necesarios, para llegar a nuestros días en la forma que lo conocemos.

Sin embargo, el esfuerzo realizado durante más de 600 años, para alcanzar la forma actual del documento, tenemos que reconocer que su trámite se ha dificultado, provocando la limitación del tráfico marítimo internacional.

Asimismo, el fraude marítimo que se puede cometer con el conocimiento de embarque, representa un grave problema para el comercio internacional, por lo cual deberán tomarse medidas serias encaminadas a terminar con tal delito. Entre otras, pueden recomendarse las siguientes: Educación de los compradores, establecimiento de servicios de protección por los bancos y prevención de éstos a sus clientes sobre este tipo de delito, registro central de conocimientos de embarque y empleo del conocimiento de embarque "seguro".

Como búsqueda a la solución de ese problema, el CMI llegó a tres propuestas muy interesantes en su XXXIV Conferencia celebrada en París del 24 al 29 de junio de 1990: a) la adopción de unas Reglas Uniformes sobre las Cartas o Guías de Transporte Marítimo, *Seaway Bill*; b) la adopción de unas Reglas Uniformes relativas a los Conocimientos de Embarque Electrónicos; c) la búsqueda de una ley uniforme internacional sobre el transporte de mercancías por mar en la década de los 90.

Las dos primeras no son obligatorias, por ser recomendaciones, en el caso de la primera, debió buscarse una regulación más amplia de los conocimientos de embarque no negociables, que era en realidad lo que se deseaba para evitar el fraude marítimo con este documento.

Por lo que se refiere a la segunda, reconocemos con la CCI lo difícil que será el reemplazo del conocimiento de embarque por los procedimientos electrónicos.

Respecto de la tercera, no hay tal necesidad, pues el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo del 30 de marzo de 1978 ya es una ley internacional que uniforma lo relativo al conocimiento de embarque y nos resuelve los problemas planteados en el seno del CMI.

Nuestra intención no fue ofrecer complicadas interpretaciones doctrinarias, sino un trabajo sencillo que, además de presentar ampliamente

esta figura jurídica tan importante para el transporte marítimo de mercancías, permita a los lectores conocer el concepto y las funciones del conocimiento de embarque, dando, asimismo, las clases, tratando de aportar por primera vez en un estudio de esta naturaleza un cuadro explicativo de las mismas a fin de que pueda verse en su amplia dimensión, sin limitarle a sólo unas cuantas, como lo hacen los autores consultados.

Desde luego, acudimos a la explicación de todos aquellos documentos, que de una u otra forma pudieran ser confundidos con el conocimiento de embarque, demostrando que ello no es posible, eliminando además lo que muchos autores desconocen como conocimiento de embarque y los incluyen, precisamente, como documentos susceptibles de ser confundidos con éste, aquí recordamos el caso del conocimiento de embarque recibido para embarque, que sin lugar a dudas es tal.

Por supuesto que de estos documentos destacamos la carta de garantía, por su gran utilidad para nuestro comercio exterior, ya que permite al embarcador o cargador nacional, que ha cumplido con todo cuidado las exigencias de su comprador y de las autoridades mexicanas, el cobrar los créditos documentarios abiertos a su favor, no obstante que hayan sufrido robos, daños u otros accidentes los bultos en que va su carga, y que por supuesto son ajenos al cargador.

Es necesario recordar que el examen del clausulado tipo del conocimiento de embarque nos hace ver en gran medida el porqué se adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo, del 30 de marzo de 1978.

Reconocemos que todas las estipulaciones razonables adoptadas en el conocimiento de embarque tipo que estudiamos, es decir, aquellas que no disponen o imponen decisiones arbitrarias por el transportista, serán perfectamente válidas para regular derechos y obligaciones entre las partes del contrato de transporte marítimo de mercancías.

En la mayoría de esas cláusulas encontramos perfecta armonía con la legislación internacional vigente, o sea el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque o Reglas de La Haya y sus Protocolos de Modificación o Reglas de Wisby y Protocolo de Bruselas de 1979.

Sin embargo, hay algunas que no tienen tal concordancia, y por ello las señalamos en nuestro trabajo, haciendo ver las razones jurídicas y técnicas que nos dan base para ello, incluso acudiendo, precisamente, a esa legislación internacional en vigor.

Hay que señalar, que esto no es exclusivo de un armador en particular, ya que este conocimiento de embarque tipo es seguido por la casi totalidad de los armadores, porteadores o transportistas del mundo.

Por ello puede decirse que sería injusto señalar con índice de fuego al armador, si no viéramos los pasos que la humanidad ha dado para alcanzar este tipo de documento, así como la búsqueda que se sigue haciendo para alcanzar el equilibrio justo entre las partes del contrato de transporte marítimo de mercancías.

Toda esta acción histórica ha ido obligando a todo armador, deseoso de servir y obtener la utilidad a que tiene derecho, a plegarse a las disposiciones jurídicas vigentes internacionalmente.

Difícil será dejar de mencionar que el usuario, cargador o consignatario de las mercancías, hasta ahora no ha sido ubicado en el lugar que le corresponde, dándole lo que en derecho le toca.

Es necesario que las partes recuerden que la una sin la otra no pueden operar, pues no hay empresa armadora que pueda vivir sin la carga, y ésta requiere de la existencia de buques que le transporten a su destino final, por lo mismo, ambos intereses se complementan y deben de encontrarse en el camino para repartirse equitativamente las utilidades que a cada uno corresponden.

Ahora bien, en la medida en que cada parte ceda, ambas podrán quedar satisfechas plenamente, sin que, además, ninguna de ellas busque preponderantemente su beneficio, pues creemos que obrando ambas con sinceridad lograrán utilidades, y por supuesto, alcanzarán entre sí el respeto tan anhelado por cada una de ellas.