



**Universidad De Salamanca                      Universidad Veracruzana**  
**Departamentos de Derecho Privado**  
**Área de Derecho Mercantil**

**TESIS DOCTORAL**

**NATURALEZA Y RÉGIMEN JURÍDICO DEL DOCUMENTO DE  
TRANSPORTE EN LAS REGLAS DE ROTTERDAM**

Presentada por:  
René Cano Ariza

Vo. Bo. de los Codirectores

Prof. Dr. D<sup>n</sup> Juan Francisco Ortega Díaz      Prof. Dr. D<sup>n</sup> José Antonio Márquez González

Salamanca, España                      Veracruz, México

2015

## ÍNDICE

Catálogo de Abreviaturas.....	1
Introducción.....	9

### Capítulo I El Derecho Documental. Documentos que constituyen un derecho

1.1. El documento como medio probatorio de una relación jurídica.....	13
1.1.1 Contratos <i>litteris</i> en el derecho romano.....	36
1.1.2 Documentos confesorios <i>ex causa cambii</i> o <i>ex causa mutui</i> en el derecho medieval.....	45
2.1. El título-valor como elemento de conexión entre el documento y la relación jurídica.....	47
2.1.1 La declaración de voluntad expresada en forma escrita como condición necesaria para la existencia de la relación jurídica. ....	55
2.1.2 La declaración de voluntad expresada en forma escrita como condición necesaria para la existencia de la relación cartular en la constitución de un derecho autónomo.....	63
2.2.1 Incorporación del derecho autónomo.....	67
2.2.2 Legitimación de la posesión del documento.....	71
2.2.3 Documento destinado a la circulación.....	74
2.2.4 Necesaria exhibición del documento para el ejercicio del derecho.....	80
3.1. Obligación documental en los títulos-valor. ....	82
3.1.1 Función económica-jurídica del título-valor. ....	88
3.1.2 Certeza y Seguridad Jurídica como principio fundamental del documento título-valor. ....	92
3.1.3 Clasificación de los título-valor según el derecho documentado.....	96
3.3.1 Títulos-valor de cambio crediticio.....	98
3.3.2 Títulos-valor que incorporan un derecho real.....	105
3.3.3 Títulos-valor de participación de socio.....	106
3.3.4 Títulos-valor representativos de mercancías.....	113
4.1 Títulos Impropios.....	117
5.1 Documentos de Legitimación.....	123
6.1 Del Proceso de “desincorporación o desmaterialización” de los Títulos-Valor. Cuestiones sobre documentos electrónicos. ....	125
6.1.1 Equivalencia funcional de los actos jurídicos en soporte electrónico sobre los actos jurídicos tradicionales principalmente en soporte papel.....	141
6.1.2 Otros postulados aplicables a los documentos con soporte electrónico.....	151

**Capítulo II**  
**El Documento representativo de mercaderías incorporado en el Contrato de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías**

2.1 Consensualidad del contrato de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías.	155
2.2 Importancia de la documentación del contrato de transporte marítimo.	165
2.2.1 Función contractual, probatoria y representativa.	185
2.2.2 Regulación jurídica en el ámbito nacional a través del conocimiento de embarque.	196
2.2.2.1 Ley de Navegación y Comercio Marítimos de México.	198
2.2.2.2 Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima de España.	204
2.2.2.3 Ley 24.921 de Transporte Multimodal de Mercancías de la Argentina.	215
2.2.3 Regulación jurídica del conocimiento de embarque en el ámbito internacional.	217
2.2.3.1 Reglas de La Haya de 1924.	224
2.2.3.2 Reglas de La Haya-Visby con sus Protocolos Modificativos de 1968 y 1979.	231
2.2.3.3 Reglas de Hamburgo de 1978.	232
2.2.4 Situación actual de la regulación jurídica en el ámbito internacional: <i>Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo</i> o Reglas de Rotterdam de 2009.	238
2.3 Principio de consensualidad de la emisión del documento de transporte mediante soporte papel o electrónico.	248
2.4 Actos de ejecución del documento de transporte en operaciones del comercio Internacional de mercaderías.	252
2.4.1 Compraventa.	253
2.4.2 Créditos documentados.	264
2.4.3 Seguros marítimos.	268
2.4.4 Incoterms 2010.	282
2.5 Contenido del contrato en los documentos de transporte en las Reglas de Rotterdam de 2008.	285
2.5.1 Equivalencia funcional y procedimiento para el empleo de documentos de transporte electrónicos.	289
2.5.2 Efectos de las deficiencias del contenido del contrato en el documento de transporte.	293
2.5.3 Reservas relativas a la información del contrato y valor probatorio del contrato en el documento de transporte.	295
2.5.4 Carácter Negociable o No negociable.	298

### Capítulo III

#### Documentos de Transporte de carácter negociables con cláusula de no presentación o de presentación simple

3.1 Planteamiento: No necesaria presentación del documento negociable ante el porteador para el ejercicio del derecho incorporado en el documento de transporte.-----	301
3.2 Premisa: Todo título-valor negociable o destinado a circular debe exhibirse -contraentrega para el ejercicio del derecho documentado.-----	313
3.2.1 Obligación o facultad del porteador-deudor a denegar la entrega-prestación a falta de prestación del título-valor negociable.-----	325
3.3 Los documentos de transporte negociables con cláusula de no presentación o de presentación simple pertenecen a los documentos de legitimación.-----	328
3.3.1 Ejercicio del derecho sin el elemento de incorporación.-----	333
3.4. Entrega de las mercancías y el efecto liberatorio de la responsabilidad del porteador.-----	336
3.4.1 Solicitud de instrucciones al cargador o al cargador documentario como requisito <i>sine qua non</i> para la liberación de la obligación del porteador.-----	350
3.4.2 Exigencia de pruebas <i>extra-cartulares</i> como requisito <i>sine qua non</i> para la liberación de la obligación del porteador.-----	355
3.5 Indemnización al porteador en caso de ser considerado responsable ante el tenedor de buena fe del documento de transporte.-----	356
3.5.1 Adquisición de derechos del tenedor de buena fe del documento de transporte.-----	358

### Capítulo IV

#### Documentos que contienen modificaciones al Contrato de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías

4.1 Necesaria declaración de instrucciones expresada en forma escrita.-----	361
4.2 Contenido de las instrucciones en el ejercicio del derecho de control.-----	368
4.2.1 Relación entre el derecho de control y el <i>stoppage in transit</i> .-----	373
4.3 Ejercicio del derecho de control mediante el documento de transporte.-----	377
4.3.1 De carácter negociable con cláusula de presentación necesaria.-----	379
4.3.2 De carácter negociable con cláusula de no presentación necesaria.-----	380
4.3.3 De carácter no negociable con cláusula de presentación necesaria.-----	381
4.4 Responsabilidad del porteador en el ejercicio del derecho de control.-----	382
4.5 Transferencia del derecho de control contenido en el documento negociable Con cláusula de presentación necesaria.-----	385
4.5.1 La transferencia mediante endoso, entrega o mediante procedimiento de transferencia en los documentos transporte electrónicos.-----	389
<b>Conclusiones y consideraciones finales.-----</b>	<b>403</b>
<b>Bibliografía.-----</b>	<b>420</b>

## **Introducción**

El marco regulador a nivel internacional del contrato de transporte marítimo internacional de mercaderías ha estado marcado por la existencia del conocimiento de embarque, documento de transporte que sirve como un comprobante del recibo de las mercancías a la embarcación, la existencia del clausulado del contrato del transporte y, principalmente como un documento que representa a la propia mercancía lo cual atribuye que su tenedor también se le considere el poseedor de las mercancías.

Ésta última característica, nos sitúa en un primer momento al estudio de la naturaleza jurídica del derecho documentado con las características de los títulos-valores. De ahí que la primera parte de esta investigación se dirija al análisis de la relación entre derecho y documento, el estudio del título-valor hasta llegar a su “desmaterialización” a consecuencia del principio de equivalencia funcional de los actos jurídicos plasmados en soporte electrónico a lo que se le denominará como documento electrónico.

De tal suerte, se explica que el documento además de ser un medio probatorio de una relación jurídica, en el ámbito del tráfico mercantil, el documento lo constituye con una finalidad circulatoria a través de los denominados “valores en papel” o “títulos-valor”, surgiendo el derecho cartular como aquel derecho que nace del título-valor. Por tanto, el derecho cartular tiene como pilares fundamentales la teoría de las obligaciones, la teoría de las cosas y su circulación y la teoría de la prueba, en donde en la primera se establecen los aspectos más importantes relativos al nacimiento de la obligación cartular, extinción y la circulación del propio documento.

Si bien, en general, el mayor triunfo de los títulos-valor ha sido su transmisión al incorporar un derecho en un papel, ahora se busca sustituirlo por un asiento o registro de carácter electrónico mediante el uso de nuevas tecnologías generando el fenómeno “paper crisis”. De esta manera pasamos de un título-valor consignado en un soporte tradicional a uno en soporte electrónico, y que por supuesto ha influenciado en gran medida a la regulación de aquellos documentos derivados del contrato de transporte internacional por mar.

En un segundo capítulo, se analiza la función contractual, probatoria y representativa y su

regulación jurídica en el ámbito nacional como internacional del conocimiento de embarque como el documento por excelencia representativo de las mercancías en el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías hasta llegar a su regulación actual mediante el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo denominado también como “*Reglas de Rotterdam de 2009*”.

Este texto internacional busca ser un avance de modernización del Derecho del transporte marítimo, principalmente en lo relativo a su documentación. Sustituye la denominación de conocimiento de embarque por el de documentos de transporte, los cuales pueden emitirse bajo soporte tradicional o en soporte electrónico a través del reconocimiento del principio de equivalencia funcional e incorporando en lo que no se oponga sobre aquellos principios propios del comercio electrónico.

Sin embargo, tal sustitución del conocimiento de embarque que aparentemente pudo consistir solamente en el nombre, no lo fue así. Si bien, los documentos de transporte con independencia de emitirse electrónicamente o no, pueden ser emitidos con carácter negociable o no negociable con cláusula de presentación simple o de no presentación.

Los documentos de transporte negociables son aquellos que indican que las mercancías se han consignado a la orden del cargador o del destinatario, o en su caso del portador del documento con la finalidad de circular en el mercado marítimo generalmente con efectos de un título-valor. A diferencia de los anteriores, los documentos “no negociables” son aquellos que no cuentan con la característica de libre circulación por lo que carecen del efecto de un título-valor. Es en este punto, donde se desarrollará el tercer capítulo de la investigación.

En esta tercera parte medular en la investigación, se centra en analizar la naturaleza jurídica del documento de transporte negociable con cláusula de no necesaria presentación consignada en el art. 47.2 de las Reglas de Rotterdam -RR. Es decir, si realmente se trata de un título-valor representativo de mercancías destinado a circular el cual debe presentar el deudor en razón del elemento de incorporación que debe imperar en todo título-valor, o por el contrario aunque es un documento negociable no es necesaria su presentación para ejercitar el derecho en el incorporado debido a que podrá apoyarse de otros medios de prueba para

conocer la identidad del acreedor.

De esta manera estaremos hablando que su naturaleza jurídica es la de un documento de legitimación y no, la de un título-valor debido a que el derecho documentado puede ejercitarse a través de otros medios extracartulares al prescindir del propio documento de transporte. A lo anterior, el derecho alemán reconoce que pueden concurrir títulos-valor con características de documentos de legitimación.

Y para finalizar, en el cuarto capítulo, se analizará el denominado derecho de control, el cual puede presentarse en documentos negociables, no negociables o simplemente cuando no se haya expedido documento alguno. Se propone el uso de la denominación “*ius variandi*”. En general, el derecho de control, es atribuido al cargador o a quien haya recibido el documento en caso de que lo hubiese y estará vigente durante el espacio de responsabilidad del porteador, situación que también se aplica en el supuesto de la expedición de documento negociable en el cual no es necesaria su presentación.

Aunque también, la propia Convención no se resuelve de manera clara como se ejercerá el derecho de control en aquellos documentos que no se prevea su presentación al porteador, y mucho menos en el supuesto de los documentos no negociables al ser totalmente omiso en señalar si es necesario o no presentarlos ante el porteador para darle las indicaciones o instrucciones que cambian la entrega de las mercancías.

Para el desarrollo del tema se ha estudiado la bibliografía y jurisprudencia correspondiente de España y en particular de México, pues precisamente dentro de las conclusiones que se llega en esta investigación se recomienda al Gobierno Mexicano adoptar una postura positiva y considerar la necesidad e importancia de firmar y ratificar las Reglas de Rotterdam y su eventual reforma de adaptación o derogación a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Además se presenta una propuesta de eventual reforma de adaptación o derogación a la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos en dos vertientes: 1) lo concerniente a la regulación específica del contrato de transporte y su documentación actualmente establecido en el capítulo V de la comentada ley de navegación mexicana, arts. 128 y siguientes; y 2) lo concerniente a la regulación del documento de transporte en otras leyes, principalmente de carácter mercantil, notarial y de derecho de los consumidores.

Por último, derivado de esta investigación se participó en el Quinto Seminario Internacional de Estudios Jurídicos “Prospectivas del derecho familiar y patrimonial” realizado los días 4 y 5 de junio de 2012 por el Cuerpo Académico de Estudios Jurídicos de la Universidad Veracruzana campus Xalapa con la ponencia “*El ius variandi en el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías*”; así como en la publicación en versión electrónica del artículo: “*La equivalencia funcional en el documento de transporte electrónico (Reglas de Rotterdam)*” en su número 12 del mes de julio-diciembre del 2014 de la Revista de Derecho, Comunicaciones y Nuevas Tecnologías perteneciente a la Universidad de los Andes en Colombia.



## Conclusiones y consideraciones finales

**Primera:** La importancia de la escritura para el ser humano es vital al ser el medio idóneo para constatar y conservar todo tipo de información, el cual la ciencia jurídica lo ha reconocido como un derecho inherente al ser humano. Este derecho humano a la información a su vez se complementa con el derecho a la documentación con la característica de quedar constancia de él y de su fácil transmisión a otros a través del documento. De esta manera, el documento es todo aquel mensaje que tenga un soporte para transmitirlo y conservarlo, y que al informar pueda satisfacer el derecho humano a la información sin importar que tipo de documento éste sea. Por tanto, el concepto de documento se conforma por tres elementos: a) el soporte, que otorga corporeidad; b) la información que se transmite y, c) la fijación de la información en el soporte. Dichos elementos a su vez reflejan tres funciones elementales: 1) una función probatoria, 2) una función de perpetuación y 3) una función de garantía para identificar al autor del mismo.

Por tanto para que el documento, en general, sea considerado jurídico, éste tiene que hacer constar actos u hechos que generen consecuencias de derecho (crear, modificar, transmitir, extinguir o conservar derechos y obligaciones) pero, además imputarle un valor probatorio de tipo intencional u ocasional y, en su caso otorgar seguridad jurídica. Debiendo aclarar que tales consecuencias de derecho dependerán de la propia naturaleza jurídica del negocio jurídico del cual ha quedado constancia en el documento su relevancia jurídica contenida en el documento será distinta. Ejemplo de ello, lo es el documento de transporte expedido a causa del contrato de transporte marítimo internacional de mercancías, el cual genera consecuencias jurídicas a partir del derecho que en él se incorpora con la intención de probar la existencia de una prerrogativa en el ámbito mercantil que se tiene sobre las mercancías a transportar. Así, los documentos que nacen de los actos u hechos jurídicos de índole mercantil tienen como principal característica el constituir una relación jurídica entre el autor y el destinatario para desarrollar el tráfico jurídico-económico en base a un valor consignado y determinado por la ley mercantil, permitiendo que los sujetos confíen en el propio documento.

Por último, el estudio jurídico del documento nos lleva a realizar dos acotaciones puntuales. El primero, es el relativo a la relación del documento y el derecho, en razón de que los

mensajes constituyen una relación jurídica entre su autor y su destinatario o destinatarios al ser un elemento *sine qua non* para la existencia del derecho. Y, el segundo, el estudio del derecho documentado y del propio documento a través del estudio de la teoría de la representación o intermedia, la cual maximiza el concepto de documento. De esta manera el documento cumple la función de constituir la existencia de la relación jurídica entre el documento y el derecho que en materia mercantil da nacimiento al derecho cartular, es decir, el derecho que deriva del título-valor.

**Segunda:** La importancia del uso del documento para hacer constar actos o situaciones de índole jurídico-económica nace desde el Derecho romano mediante los contratos *litteris* y, en especial con los documentos quirógrafos o *chirographum*. En el derecho medieval con los documentos confesorios *ex causa cambii* o *ex causa mutui* y posteriormente con la intervención del escribano, serán los medios de prueba de la relación jurídica confesada en una obligación de préstamo.

**Tercera:** Los documentos título-valor son cualquier mensaje plasmado en un soporte físico (o electrónico) de carácter permanente que pueda atribuirse jurídicamente a determinada persona y que constituya una relación jurídica, concretamente una declaración de voluntad entre el autor del mensaje y el destinatario o tenedor del mismo para el ejercicio y transmisión de un derecho de crédito o cualquier derecho patrimonial, cuyo ejercicio está condicionado a la posesión del documento con independencia de su propia función probatoria. Por tanto, la relación entre el documento (elemento material) y el derecho documentado en él (elemento inmaterial); es decir la relación jurídica que da nacimiento al título-valor tiene como objeto intrínseco la circulación para efectos de ejercitar el derecho documentado y su transmisión.

Esta relación entre el documento (título) y derecho tienen un carácter permanente, ya que el mismo es necesario para ejercitar y transmitir el derecho incorporado en él. De esta manera el ejercicio y transmisión de la declaración cartular dependerá de la exhibición del título. Esta declaración cartular es por tanto una declaración de voluntad que será fuente de un derecho autónomo distinto a la relación subyacente.

**Cuarta:** La constancia escrita de la declaración de voluntad en el documento es el punto de existencia del derecho autónomo. Es decir, para la existencia de esa declaración de voluntad

es necesaria la forma escrita. La obligación que nace al suscribir y firmar un título de crédito y la voluntad contenida dentro del mismo, se le conoce como obligación cartular, la cual se refiere no solo a las relaciones entre el librador o suscriptor del título y el poseedor o tomador del título, sino además con los subsecuentes poseedores que tengan un derecho autónomo evitando que los poseedores anteriores o el librador opongan excepciones de carácter personal. Por tanto, la firma del librador aunado a lo establecido en el texto del título de crédito crea y produce la obligación cartular por lo que el poseedor de dicho documento con la simple exhibición del mismo puede reclamar la prestación, sin que ésta se encuentre subordinada a la aceptación o a alguna contraprestación. A su vez, el deudor se obliga a responder frente al poseedor del título, sin importar si este es el primer poseedor o un poseedor subsecuente.

**Quinta:** El principio de la legitimación por la posesión del documento es considerado por muchos estudiosos del derecho como el objetivo en el que el derecho cartular establece las bases entre el documento y el derecho, pues al ser la posesión del documento es necesario para el ejercicio del derecho documentado. El punto de partida para la legitimación; es decir para reclamar válidamente el derecho documentado será la exhibición del título. De ahí, que la legitimación se encuentra unida o nace precisamente con la adquisición del documento, pues éste se legitima con la posesión del mismo y cuando es adquirido por los subsecuentes poseedores.

**Sexta:** La legitimación por la posesión del documento se divide en legitimación activa y legitimación pasiva. La activa es la propiedad o calidad que tiene el título de crédito en darle al poseedor, el derecho de exigir al obligado para que cumpla con lo estipulado dentro del documento; que el titular del documento sea el primer poseedor o el poseedor subsecuente a quien puede exigirle el pago de la prestación consignada dentro del documento. En cambio, la pasiva consiste en que el deudor o suscriptor del título se obligue a pagar lo consignado en el documento, y al hacerlo se libere de la prestación al poseedor del documento.

No se puede ejercer el derecho consignado en el título de crédito, sin la existencia física del documento; es decir sin tener la posesión. El acreedor no tiene posibilidad de que el deudor cumpla con su obligación de pago, ya que el documento base de la acción es el documento (papel) que será objeto de intercambio entre ambas partes pues, el tenedor podrá cobrar lo

establecido literalmente como obligación de pago; siempre y cuando tenga físicamente el título. Por su parte, el deudor tendrá el derecho de recuperar el documento al cumplir con el pago de la prestación consignada en el cuerpo del mismo. Por lo que resulta en extremo necesaria la exhibición del documento para que las dos partes ejerciten el derecho que se encuentra implícitamente determinado con la existencia del título mismo. Si no tiene en tenencia el documento (título-valor) para ejercitar el derecho documentado, el deudor podrá negarse a pagar la prestación consignada, aún y cuando el acreedor presente otros medios de prueba distintos al documento. Por lo que es indispensable entregar el documento para ejercitarse el derecho incorporado en el título. La única solución para efectos de ejercitar el derecho incorporado en el documento extraviado será la amortización del título-valor.

**Séptima:** La presentación del documento (título-valor) puede ser de carácter bilateralmente necesario o unilateralmente necesario. La primera es de carácter obligatorio para el acreedor para ser legitimado activamente y, para el deudor en caso de que desee realizar un pago, en ese caso estará legitimado pasivamente. En la presentación unilateralmente necesaria del título-valor; será obligatoria para el acreedor si desea legitimarse activamente pero no para el deudor por lo que la presentación del documento es de manera conveniente para los dos. En definitiva, por determinación de la ley o por voluntad de las partes, para llevar a cabo el ejercicio del derecho incorporado en el documento debe ser presentado o exhibirse el documento al ser un requisito indispensable.

Con lo cual la función económica de los títulos-valores radica en el favorecimiento de la circulación; es decir, maximizar la transmisión a través de la circulación del documento que incorpora derechos de crédito, de participación social y, principalmente de aquellos que representan mercancías. Al respecto, el título representativo de mercancías atribuye la posesión pero no la propiedad del bien, la cual se encuentra regulada en el derecho común. Por lo que el derecho de disposición de las mercancías consiste en el reconocimiento de la facultad de transmitir a otro el derecho que se tiene sobre las mercancías, más no es una facultad que confiera la propiedad.

**Octava:** Los títulos representativos de mercancías se subdividen en títulos de transporte y títulos de depósito, encontrando en los primeros el conocimiento de embarque, las ordenes de entrega (*delivery orders*), la carta de porte terrestre y aéreo. Mientras que en los segundos

encontramos los resguardos de depósito y los resguardos de garantía (*warrant*). Además se emiten con el motivo de la recepción o entrega de las mercancías. La entrega simbólica es aquella que se realiza por medio de la *traditio* de documentos que hacen referencia a las mercancías en posesión de capitanes de buques, portadores o almacenistas; conocimientos de embarque, carta de porte, resguardo de almacén o certificado de depósito; por lo que la tradición del documento significa la entrega de mercancías en razón de la incorporación de sus derechos reales. De esta manera los títulos representativos de derechos reales se denominan *Warenpapiere o Traditions-papiere (alemán)* y *titolo rappresentativi di merci o di Tradizione o títulos de tradición*.

**Novena:** Existen otros títulos que no representan las mercancías pero tampoco son considerados como títulos-valor. La doctrina italiana les ha denominado “*títulos impropios*”, “*títulos aparentes*”, “*claudicantes*”, “*imperfectos o incompletos*”. Al igual son regulados por el derecho positivo alemán denominándolos como *Hinkende und unvollkommene Wertpapiere*. Dentro de esta categoría también encontraremos los “*títulos de legitimación*” o “*contraseñas de legitimación*” conocidos por el derecho positivo alemán como *qualifizierte und einfache legitimationspapiere*.

Los títulos impropios se caracterizan por la falta de elementos sustanciales contenidos en un título-valor, los cuales presentan un doble aspecto: positivo y negativo. El positivo estriba en la multiplicidad de formas existentes para este tipo de documentos. El negativo, precisamente consiste en la ausencia de los elementos esenciales de los títulos de crédito; principalmente la incorporación, la literalidad y la autonomía. En los títulos impropios a diferencia de los títulos-valor carecen de los elementos de incorporación de forma autónoma y literal; pues sin adquisición, la entrega sirve para simplificar el cumplimiento de los trámites del derecho común, pero no como elemento material en el que se produzca un fenómeno de incorporación, ya que carecen de autonomía y literalidad.

**Décimo:** Los documentos de legitimación se diferencian de otros, por su emisión y se definen como “*aquellos títulos contra entrega de los cuales el deudor de buena fe puede cumplir eficazmente a favor de cualquier porteador, sea éste o no titular material del derecho documentado*”. Se caracterizan porque pueden ejercitarse a través de otros medios (medios extracartulares) para el ejercicio del derecho (legitimación) ante el deudor, por ello son

conocidos como documentos de liberación. (*liberationspapiere*).

Los documentos de legitimación son aquellos que cuentan con una cláusula de presentación simple en el que autoriza al deudor prescindir del documento y aceptar medios probatorios "extracartulares" para comprobar el derecho del acreedor o rehusarse en tanto el documento no le haya sido presentado o se le presenta otras pruebas. Así, los documentos de legitimación y los títulos impropios son "documentos de presentación", ya que basta ser tenedor del documento para ser acreedor de la prestación. Sin embargo, la diferencia entre estos dos instrumentos y el título-valor reside en las características de la presentación del documento para el ejercicio del derecho. En los "documentos de presentación" la presentación del mismo es innecesaria para el ejercicio del derecho, pudiendo llegar a ser útil o conveniente más no indispensable. En cambio para los títulos-valor la presentación del documento es necesaria para el ejercicio del derecho.

**Décimo primera:** La incorporación del derecho en el documento ha sido el mayor éxito de los títulos-valor, especialmente en el tráfico jurídico a través de la fácil transmisión del mismo; a lo que se conoce como función económica-jurídica. Sin embargo, ese mismo rasgo de "éxito" deja de serlo, cuando se masifica su expedición. Lo anterior ha generado la "desmaterialización o desincorporación" de los documentos como consecuencia que cada vez se utilicen las nuevas tecnologías, concretamente del internet y de nuevos instrumentos de almacenamiento portátiles. De modo que, la informática y la ciencia jurídica llegan interactuar en beneficio de la sociedad, principalmente en la actividad mercantil sobre todo en la contratación electrónica (*e-commerce*) mediante el pacto de relaciones jurídicas-comerciales a través del principio de la autonomía de la voluntad.

**Décimo segunda:** La tendencia de cambio del soporte material del papel entre la utilización de un soporte inmaterial o intangible representados en bytes da como consecuencia, la implementación y regulación jurídica del documento electrónico. Con lo cual una característica que se debe tener en todo documento con soporte electrónico es que sea susceptible de individualización; es decir que la información pueda ser almacenada, editada, extraída e intercambiada entre sistemas de tratamiento de la información o usuarios. Entre las principales ventajas del uso de los documentos electrónicos frente a los llamados "tradicionales" son: 1) la capacidad de almacenamiento de la información y 2) la reducción

del tiempo en la búsqueda de la información gracias a la facilidad de manipularlos. Pero curiosamente, esas mismas ventajas con llevan a su vez una desventaja la cual consiste en que para poder visualizarlos o almacenarlos; es decir codificarlos como descodificarlos es necesario de la tecnología que se adecue al soporte electrónico utilizado. Pero además, los documentos electrónicos deben contener una función probatoria con la facilidad de ser llevados ante la presencia judicial; así como la participación de un tercero como “intermediario electrónico” que pueda cumplir con la conservación de archivos, la seguridad e integridad de los documentos electrónicos, un sistema de documentación y de archivo de copias y, por supuesto proveer la accesibilidad a los diferentes sistemas según el programa electrónico utilizado como soporte.

**Décimo tercera:** El principio de “*equivalencia funcional*” aunque es aplicable al comercio electrónico el mismo no se aplica de igual forma a los títulos-valores, puesto que si bien dicho postulado permite la equiparación del soporte electrónico con el papel y la firma, queda corto tratándose de las características propias de los títulos-valores (literalidad, abstracción, autonomía y circulación), pero principalmente que garanticen las reglas de transmisión del derecho incorporado bajo soporte electrónico y de que efectivamente se trate de un ejemplar único original. Es decir; en los títulos-valores se requiere la necesidad de un ejemplar único y que dicho ejemplar sea presentado como documento original para el ejercicio del derecho en él incorporado. Situación que debe ser resuelta desde el punto de vista técnico ante la facilidad de copiar un archivo electrónico lo que trae como consecuencia la dificultad en diferenciar entre un archivo original y la copia.

**Décimo cuarta:** La propia CNUDMI ha encomendado al GT-IV, la elaboración de un proyecto que reglamenta la transferencia electrónica de los títulos-valores electrónicos, en especial de los documentos de transporte. De esta manera se han llevado a cabo trabajos preparatorios que impulsan los principios de “*equivalencia funcional*” principalmente encaminada a la posesión y a los derechos de los tenedores del título-valor electrónico trasladado a los documentos transferibles en soporte papel y electrónico, así como el principio de “*unicidad o singularidad*” y la “*transferencia del control*” como equivalente de posesión.

**Décimo quinta:** La doctrina civilista y mercantilista ha dotado al contrato de transporte o de

porteo, principalmente de cosas, un perfeccionamiento esencialmente consensual. Por tanto, el contrato de transporte de personas o cosas es un contrato que nace con el consentimiento de las partes que intervienen en él, ya que basta el simple acuerdo de voluntades entre el remitente y porteador sin necesidad de que la mercancía haya sido entregada. Pero cuando la naturaleza jurídica del contrato de transporte es mercantil, se expide un documento con el fin de establecer una prueba sobre la existencia del contrato y las condiciones en que se desarrollará el propio transporte: rutas, tiempo o plazo de entrega, tipo de medio de transporte, etcétera. Se concibe por lo tanto, con un formalismo *ad probationem*. Por ello, en el transporte de personas se llega a expedir un documento denominado “*billete de pasaje*” y para el transporte de cosas se emite el “*conocimiento de transporte o carta de porte*”, documentos que contienen elementos del contrato de transporte pero que de ninguna manera lo transforman en un contrato formal.

**Décimo sexta:** El contrato de transporte marítimo es uno más de los contratos adjuntos al contrato de compraventa internacional de mercaderías más importantes debido a que el transporte marítimo representa en el comercio internacional, el medio básico de transportación de mercaderías, si se tiene en cuenta que casi el 70% de la superficie de nuestro planeta se encuentra cubierto por agua lo que llega a significar que más del 80% del comercio internacional de mercancías se realice por este medio. El conocimiento de embarque o carta de porte, denominaciones que pueden variar según la normativa que lo regula, es el documento esencial en el contrato de transporte marítimo de mercancías concebido bajo la naturaleza jurídica de un título-valor a través de un régimen de circulación simplificado. Su naturaleza jurídica implica ser el de un título-valor que documenta un derecho de crédito sobre ciertas mercancías a trasladar en un régimen de circulación simplificado, derivado de un contrato de transporte marítimo.

**Décimo séptima:** La importancia de la emisión del conocimiento de embarque como “*documento de transporte*” radica en la necesidad de comprobar la existencia del mismo, pero principalmente de las condiciones particulares del desarrollo del transporte ya sea de cosas como de personas. La emisión de dicho documento podrá darse de manera simultánea o en un momento distinto al perfeccionamiento del contrato consensual, aunque generalmente será simultánea en el transporte de cosas, de mercancías. Este documento no



incorpora un derecho real sino que permite la transmisión/circulación del derecho real sobre las mercancías.

**Décimo octava:** También, la virtud del conocimiento de embarque, como título que logra representar a las mercancías como si las mismas estuviesen presentes físicamente, surge entre el porteador y el cargador con el “*derecho de control o de disposición de las mercancías*”. Derecho que consiste en emitir instrucciones para variar el lugar de entrega poder detener la entrega de las mercancías estando en tránsito o depositarlas en un almacén determinado. Así, las tres funciones que caracterizan al conocimiento de embarque son: probatoria de la carga constituyéndose como título probatorio del transporte marítimo (arts. 653 y 709 del CComes); acreditativa de la existencia de un crédito de restitución de las mercancías a través de la representación de un título de crédito contra el capitán (arts. 715 y 716 del CComes) y, representativa de las mercancías mediante la representación de un título de tradición de las mercancías (art. 708 segundo párrafo del CComes).

**Décimo novena:** La regulación jurídica del transporte bajo conocimiento de embarque tiene como principal objetivo la unificación de las reglas que han surgido de diversos y muy variados convenciones internacionales promulgados a intereses de los navieros y de los cargadores. Precisamente será la empresa naviera a través de su superioridad económica la que ponga sus intereses por encima de las empresas cargadoras. Después de siete años preparatorios, el 11 de diciembre de 2008 nació el *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías Total o Parcialmente Marítimo* también denominado Reglas de Rotterdam.

Una de las grandes novedades es que sustituye el concepto de conocimiento de embarque por “documentos de transporte”, así como el regular los documentos electrónicos del transporte. De esta manera se consagra en las RR, el principio de la equivalencia funcional del documento electrónico con el documento en soporte de papel, como idea orientadora de toda la normativa referente al comercio electrónico. Así tenemos que, la emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte tiene lugar, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizarlos, o salvo que la expedición de alguno de estos documentos sea contraria a la costumbre, la práctica o los usos del comercio.

**Vigésimo:** Al hacer entrega el cargador de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante, el cargador o el cargador documentario con el consentimiento del porteador, tiene derecho a obtener: a) un documento de transporte no negociable o el documento electrónico de transporte no negociable; b) un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni el uno ni el otro, o que el utilizar tales documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio, a la práctica del tráfico mercantil. Sin embargo, el uso del documento de transporte electrónico no puede quedar al arbitrio de una de las partes sino se necesita el consenso de ambas partes; es decir queda sujeto al margen de la autonomía de la voluntad.

**Vigésimo primera:** Es a través del principio de equivalencia funcional que las RR establecen que aquellos avisos redactados por escrito tendrán el mismo valor de aquellos que lo sean emitidos por comunicaciones electrónicas. Además, el principio de equivalencia funcional también es aplicado a la administración de los documentos en soporte en papel; es decir en su conservación para ulteriores consultas y su no alteración a través de un “*método fiable*”. Es de mencionar que, además del principio de equivalencia funcional se encuentra otro postulado denominado “*garantía de singularidad*”. Esta garantía consiste en que toda transmisión de obligaciones y derechos en medios electrónicos se debe utilizar un sistema confiable para garantizar la particularidad de cada mensaje de datos evitando la transmisión de lo mismo a distintas personas.

El documento de transporte negociable debe ser exhibido y recuperado para que el destinatario pueda ejercitar el derecho incorporado en el propio documento y, a su vez el porteador pueda liberarse de su obligación de la entrega de las mercancías. Sin embargo, las RR establecen la posibilidad de que en los documentos de transporte negociables en soporte electrónico o papel se estipulen cláusulas en las que no sea necesaria la presentación del documento ante el porteador para reclamar la entrega de las mercancías y en consecuencia, liberarlo de su obligación.

**Vigésimo segunda:** Concluimos y aseguramos en que el documento de transporte negociable con cláusula de no necesaria presentación del mismo ante el porteador, para que éste pueda liberarse de su obligación NO debe ser considerado como un título-valor sino como un

documento de legitimación al ser esta su naturaleza jurídica. Es decir, no se podrá igualar su régimen jurídico y sus efectos a un título-valor negociable, ya que el mismo ordenamiento internacional establece que el porteador tiene la plena libertad para prescindir de la presentación del documento y de apoyarse de otros medios de prueba de carácter extracartular para la identificación del acreedor. Por tanto, el documento de transporte negociable con cláusula de no necesaria presentación no debe atribuírsele los mismos efectos de un título-valor, pues si fuese así, no admitiría de ninguna manera otros medios de prueba extracartulares para el ejercicio del derecho en él documentado y, como consecuencia poder liberar al deudor/porteador de su obligación principal, la entrega de las mercancías.

De tal manera que solo podrá ser negada su prestación cuando no se aporten pruebas extracartulares distintas a la exhibición del propio documento de transporte negociable con ese tipo de cláusula que evidencien la legitimación del acreedor. Con lo cual las RR amplían la tipología generalmente tratada a los documentos que se generan en el contrato de transporte marítimo internacional (anteriormente conocimiento de embarque actualmente documento de transporte) como títulos representativos de mercancías, al considerarlos como un título-valor. Ahora reglamenta en el art. 47.2 un supuesto especial en el que el documento de transporte negociable, ya sea en formato papel o en electrónico, se prevé que la presentación del mismo no es necesaria para exigir la entrega de las mercancías. Aunque no obstante, el porteador no se libera, al menos si se adquirió el documento después de la entrega, aunque sí en el caso de haber sido antes (47.2. e). De ahí, que n los documentos de transporte negociable con cláusula de no necesaria presentación no traen consigo el elemento de incorporación, elemento fundamental en todo título-valor.

**Vigésimo tercera:** La legitimación cartular consiste el derecho de exigir del deudor (porteador) el cumplimiento de la obligación (entrega de las mercancías) teniendo como base al propio documento (conocimiento de embarque), sin que sea necesario que se aporten pruebas adicionales de su titularidad. En otras palabras, es la legitimación para ejercitar el derecho y no la titularidad material sobre ese derecho. Se clasifica en legitimación activa cuando se refiere a la legitimación a favor del acreedor y de legitimación pasiva cuando es a favor del deudor. Esta legitimación cartular también dependerá del tipo de título-valor de que se trate. Sin embargo, cuando el documento confiera una legitimación activa deberá también

otorgar una legitimación pasiva.

La legitimación cartular tiene un nexo con el tipo de documento y el derecho documentado. En el caso del título-valor se denomina “*cláusula de presentación necesaria*” y “*cláusula de presentación simple*” para los documentos de legitimación. La cláusula de presentación necesaria produce dos efectos: activa y pasivamente. El efecto activo trae como resultado que el acreedor no pueda ejercitar el derecho documentado sin presentar el documento al deudor aun aportando pruebas de su derecho confiriéndole la serenidad de que el deudor no dará cumplimiento a cualquier tercero que no esté en posesión del documento. Así, la posesión del título-valor constituye una forma eficaz para evitar la excepción de pago.

**Vigésimo cuarta:** La mayor relevancia en los documentos que contienen una cláusula de presentación simple, sea la persona-acreedor; pues podrá aportar otros medios de prueba para comprobar su legitimidad para ejercitar el derecho incorporado con lo cual la presentación del documento sea innecesaria. El efecto de la cláusula de presentación necesaria se llega a materializarse a través de la legitimación pasiva debido a que el deudor podrá limitar su cumplimiento a quien solo presente el documento pudiendo negar su cumplimiento al no ser presentado con lo cual no podrá incurrir en mora. La cláusula de presentación necesaria llega a convertirse en un elemento obligado para el acreedor aunque para el deudor es una facultad potestativa.

**Vigésimo quinta:** La eficacia legitimadora para los documentos de legitimidad cuentan con una mayor protección hacia el deudor; es decir existe una legitimación pasiva. Esta legitimación pasiva genera una apariencia hacia el deudor, al permitir liberarse de su obligación para con el tenedor cualificado al considerarlo de buena fe como su acreedor. No debe olvidarse que precisamente la legitimación pasiva es una potestad exclusiva del deudor a través del cumplimiento de su obligación pudiendo exigir mayores pruebas para comprobar la legitimidad de la pretensión del tenedor del documento. La naturaleza jurídica de este tipo de documentos corresponde a los documentos de legitimación; es decir, documentos de mera legitimación que se diferencian de los títulos impropios, aunque coinciden en no ser un título-valor.

La no exhibición del documento, concede al porteador conforme a los incisos a) y b) del art.

47.2 el pedirle al cargador o al cargador las instrucciones para la entrega de las mercancías, lo que se traduce en el derecho cartular, que el porteador podrá liberarse de su obligación al apoyarse en “pruebas extracartulares” para comprobar la legitimación de acreedor por medio de un documento distinto como lo puede ser el propio contrato de transporte, y hasta con testigos. La principal característica distintiva entre los títulos-valor y los documentos de legitimación, es que estos últimos, carecen de la incorporación del derecho; ya que esta característica implica que principalmente el ejercicio y su transmisión sean indispensables en la presentación del título.

**Vigésimo sexta:** Los arts. 50.1 inciso a) y 51.1 de las RR establecen la posibilidad que en caso de que el contrato careciera de datos suficientes para conocer la identidad del destinatario, el porteador pueda solicitar instrucciones al cargador o al cargador documentario para la entrega de las mercancías, incluso cambiar el nombre del destinatario. Por otra parte, la ausencia de la presentación del documento conlleva a que el deudor traslade la carga de la prueba y exija la presentación de otros medios de prueba con lo que se acredite la liberación de su obligación pudiendo desvincularse del documento cartular; es decir se compruebe la legitimidad del acreedor.

En el caso de los documentos de transporte, serán aquellas instrucciones que el porteador solicite al cargador o al cargador documentario como pruebas extracartulares para liberarse de su obligación, tal como se dispone en el multicitado art. 47.2. a. En definitiva, cualquier medio probatorio que no contravenga las disposiciones legales de orden nacional e internacional, además de la costumbre y la práctica comercial marítima. Sin embargo, de una detenida lectura al art. 47. 2. b podemos afirmar que la prueba extracartular con el que podrá quedar liberado el porteador a falta del documento de transporte, lo es el propio contrato de transporte.

**Vigésimo séptima:** Los documentos de transporte al ser documentos de legitimación, el mismo es un documento de liberación (*liberationspapiere*). Es decir, facilita la identificación del acreedor, por ello éste podrá legitimarse ante el deudor mediante cualquier otro medio de prueba distinto al propio documento de transporte (documento de legitimación), y consecuentemente beneficiara al porteador-deudor de liberarlo en su obligación de entregar mediante una manera sencilla. Situación que como ya se dijo, no lo reprime las RR.

**Vigésimo octava:** El derecho de control o *ius variandi* finalmente es un derecho potestativo con el cual el cargador se encuentra facultado para emitir “nuevas” órdenes o instrucciones con el fin de variar una relación anteriormente convenida aunque llegase a ser contradictorio con la naturaleza jurídica de los contratos al prohibir que el cumplimiento de los contratos quede al árbitro de una de las partes. La función económica del derecho control consiste en proveerle al cargador-vendedor una herramienta que le prevenga de los posibles incumplimientos de la parte compradora mediante el cambio de las condiciones que previamente se pactaron, y principalmente evitando una entrega de mercancías al existir el impago de las mismas.

**Vigésimo novena:** La responsabilidad del porteador en incumplimiento de las instrucciones dadas por el cargador o por cualquier otro legitimado en ejercicio del *ius variandi* trae como consecuencia el pago de una indemnización para resarcir la pérdida o daño ocasionado. La responsabilidad del transportista por la pérdida o daño de las mercancías o por el retraso en la entrega como resultado de su incumplimiento de las instrucciones de la parte controladora estará sujeta a los arts. 17 al 23, y el importe de la indemnización pagadera por el transportista estará sujeta a los arts. 59 al 61 de las RR. Así, quien tiene la facultad de reclamar los daños o pérdidas ocasionadas del incumplimiento puede ser el cargador, el cargador documentario o el propio destinatario; por lo que no necesariamente tendrá que coincidir con el sujeto que ejerció el *ius variandi*.

Además, la transferencia del “*derecho de control o ius variandi*” en los documentos electrónicos que regulan las RR debe efectuarse conforme a los procedimientos que las partes previamente pactaron en el contrato de transporte al momento de acordar el uso del documento de transporte electrónico remitiendo al primer párrafo del art. 9. Con lo cual, las RR únicamente se limitan en señalar la necesidad de un procedimiento previamente establecido en el contrato de transporte, así como el método para la emisión y transferencia del documento y la manera en que se comprobará la entrega y confirmación de la misma al tenedor.

**Trigésimo: NUESTRA PROPUESTA:** Esta propuesta de carácter legislativo es dirigida especialmente a la legislación mexicana en razón de ser comparada con la reciente normativa marítima española consignada en la LNAVes y de su futuro Código de la Navegación

Marítima previsto a promulgarse en un plazo de tres años, la legislación marítima de México se ha quedado rezagada de la realidad internacional.

De primera mano se recomienda al Gobierno Mexicano adoptar una postura positiva y considerar la necesidad e importancia de firmar y ratificar las RR, así como su eventual reforma de adaptación o derogación a la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Por tanto, proponemos que:

**1. A lo que concierne a la regulación específica del contrato de transporte marítimo de mercancías y su documentación actualmente establecido en el capítulo V de la LNyCMmx, art. 128 y siguientes:**

- (a) En aras de alcanzar la pretendida armonización y unificación del derecho mercantil internacional pero principalmente en el ámbito del derecho de transporte; se deberá equiparar el concepto de contrato de transporte marítimo de mercancías con el consignado en el art. 1.1 de las RR, el cual incluye el transporte multimodal. El texto que se expone es el siguiente: *“El contrato de transporte marítimo de mercancías o de fletamento regula las obligaciones y derechos que nacen a partir del cual un porteador se compromete a transportar mercancías por vía marítima de un lugar a otro a cambio del pago de un flete y entregarla a su destinatario o quien el cargador designe mediante la emisión de las instrucciones respectivas, en el cual, además se deberá prever su transporte por otras vías o modos.”*
- (b) Atendiendo a los razonamientos anteriormente planteados en el apartado respectivo de esta investigación es pertinente que el legislador establezca claramente que al contrato de transporte marítimo de mercancías se le reconoce una formalidad *ad probationem* mediante la emisión de un documento en papel o en soporte electrónico que incluya las condiciones generales de contratación, generalmente mediante su adhesión, y pruebe que el porteador o la parte ejecutante ha recibido las mercancías para su transportación de conformidad con el propio contrato.
- (c) Asimismo, se deberá adoptar la denominación de “documentos de transporte” por la de “conocimiento de embarque”, al ser aquella la

consignada en las RR. Además considero pertinente que se señalen los efectos de la eficacia traslativa del documento de transporte y de aparejada ejecución en la obligación de entrega de las mercancías entregadas al porteador para su transporte, salvo de aquellos documentos de transporte negociables con cláusula de no necesaria presentación.

- (d) Evidentemente contemplar de manera explícita la regulación en la emisión del documento de transporte en soporte electrónico con las mismas atribuciones y efectos del consignado en papel, así como su sustitución entre un soporte y otro. En cuanto a la emisión y los procedimientos en el empleo de documentos de transporte electrónicos considero adecuado adoptar las reglas ya establecidas en los arts. 9 y 35 de las RR.
- (e) En cuanto a su circulación, los documentos de transporte podrán ser al portador, a la orden o nominativos los cuales se transmitirán mediante su entrega, en su caso mediante endoso o cesión, según corresponda. Además reconocer en documentos negociables, la naturaleza y régimen jurídico del documento de transporte negociable con cláusula de no necesaria presentación al de un documento de legitimación admitiendo otros medios de prueba extracartulares para el ejercicio del derecho en él documentado y, como consecuencia poder liberar al deudor/porteador de su obligación principal, la entrega de las mercancías.
- (f) Y por último, regular los supuestos y las condiciones relativas a las instrucciones en el ejercicio del derecho de variación en el contrato de transporte armonizándolos a lo estipulado en las RR.

**2. A lo que concierne a la regulación del documento de transporte en otras leyes, principalmente de carácter mercantil, notarial y de derecho de consumo:**

- (a) Adicionar en los arts. 5, 19 y demás relativos de la LGTOCmx el párrafo correspondiente respecto al reconocimiento de la naturaleza jurídica y sus efectos de los documentos de transporte negociable con cláusula de no necesaria presentación como un documento de legitimación al carecer del elemento de incorporación, elemento fundamental en todo título-valor. Es



decir, el documento de legitimación, como su nombre lo dice, permite al deudor comprobar la legitimación del acreedor prescindiendo de la exhibición del documento aceptando otros medios probatorios extracartulares para el ejercicio del derecho documentado.

- (b) En materia notarial, considero importante en este rubro adoptar las disposiciones relativas a los denominados “expedientes de derecho marítimo” principalmente el relativo al “expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque” reglamentado en el capítulo V de la LNAVes, adecuándolo a la reglamentación del documento de transporte y a las leyes notariales de cada una de las entidades federativas.
- (c) Por último, adicionar en la Ley Federal de Protección al Consumidor las disposiciones legales relativas al contrato de adhesión mediante su registro previo ante la Procuraduría Federal del Consumidor de las condiciones generales de contratación o clausulado que integran los contratos de transporte marítimo de mercancías redactados por las empresas transportadoras/porteadora y en donde el consumidor del servicio de transporte no puede alterar las cláusulas prefijadas.