

EL CONOCIMIENTO DIRECTO

Alfredo Mohorade

Profesor Interino de la Universidad de La Plata

EL creciente desarrollo alcanzado por la técnica, abarcando en su totalidad las más variadas manifestaciones de la actividad humana, ha tornado sumamente complejo ese fenómeno, viejo como el mundo, que es el del transporte. Los pensadores modernos no sólo no han ignorado, sino que han apreciado en toda su intensidad el hecho de que el orbe se ha achicado. La velocidad, seguridad y capacidad de carga adquiridas por los diversos medios de locomoción, han reducido a límites increíbles el factor distancia, objeto de preocupación para el individuo desde su aparición sobre la Tierra. Y así es cómo el hombre del siglo XX no se hace mayor problema al pensar en el traslado de una carga que por diversas razones, primordialmente geográficas y económicas, debe utilizar en su recorrido medios quizá tan dispares como lo son el ferrocarril, el buque y el camión. Con el objeto de alcanzar la claridad deseada en esta exposición, concretaremos en un ejemplo las modalidades propias del transporte de nuestros tiempos.

El productor de azúcar en Tucumán, que desea hacerla llegar al comprador inglés, reduciendo a su más mínima expresión los gastos de acarreo, la carga en ferrocarril hasta Santa Fe, en cuyo puerto el producto es embarcado en un buque, generalmente fluvial, que la hace llegar a Buenos Aires, donde pasa a las bodegas del navío que, cruzando el océano, la hará llegar al importador interesado. A través de este ejemplo, tomado de la realidad, pueden observarse las múltiples operaciones a que se somete la mercadería desde su lugar de cultivo hasta su arribo al lugar prefijado.

La aparición y posterior desarrollo del instrumento que en la doctrina ha recibido uniformemente el nombre de conocimiento directo, ha obviado los inconvenientes derivados de la multiplicidad de medios de transporte empleados, tanto en los casos en que los mismos son de diversa naturaleza —ferrocarriles, vapor, etc.—, como en aquéllos en que siendo de un mismo carácter —vapor, por ejemplo—, pertenecen a diferentes empresas armadoras.

Quando el transporte se documenta con conocimiento directo, el ~~comprador~~ ~~no~~ ~~se~~ ~~preocupa~~ ~~del~~ ~~costo~~ ~~del~~ ~~material~~ ~~de~~ ~~la~~ ~~mercadería~~ ~~hasta~~ ~~el~~ ~~lugar~~ ~~de~~ ~~destino~~ ~~con~~ ~~un~~ ~~primer~~ ~~transportador~~ ~~que~~ ~~se~~ ~~obliga~~ ~~a~~ ~~efectuar~~ ~~el~~ ~~primer~~ ~~transporte~~ ~~y~~ ~~a~~ ~~convenir~~ ~~con~~ ~~los~~ ~~sucesivos~~

transportadores el desplazamiento de la carga hasta el punto deseado.— La doctrina y jurisprudencia internacionales han convenido en considerar a este primer transportador como un verdadero transportador en cuanto al tramo a cuya ejecución se obliga y como comisionista en relación a los transportadores correspondientes a las etapas posteriores del transporte.

En una primera aproximación, apreciado de este modo el comportamiento del transportador originario y el de los intermediarios hasta llegar al último, el problema de la responsabilidad emergente por el transporte efectuado, se resuelve en forma simple y sin aparentes dificultades.— Pero, las modalidades propias del transporte por agua y la singular idiosincracia de los intervinientes en los contratos que a aquél se refieren, unidas al universal principio de la libertad contractual (art. 1197 C. Civ.) han originado dificultades tanto a los tratadistas que han investigado el tema, como a los órganos jurisdiccionales llamados a resolver las cuestiones oportunamente planteadas.

El líneas generales y atento el carácter meramente informativo del presente trabajo, cuya única pretensión es la de poner al alcance de los estudiantes un tema cuya comprensión no es alcanzada suficientemente por los mismos, según nos lo ha señalado la experiencia, daremos aquí un panorama general de la cuestión y las diversas soluciones propuestas.

El principio de la libertad de las convenciones a que ya nos hemos referido, permite a cada uno de los transportadores limitar su responsabilidad a su respectivo tramo de transporte, lo que en la práctica se efectúa del siguiente modo: al contraer la obligación, el transportador originario, emisor del conocimiento directo, se responsabiliza por su recorrido, exonerándose por el del segundo transportador quien, al pasar la carga al siguiente, se exonera en la misma forma, llegándose así hasta el último. Cada uno de los transportadores en el momento en que la carga entra en su esfera de influencia, entrega al antecedente un recibo, llamado comúnmente "Mate's Receipt", en el cual deja constancia de la parte de cargamento faltante o averiada, cuando tal circunstancia ocurriera. Es de hacer notar que el Mate's Receipt sólo puede ser opuesto por los transportadores entre sí y no contra el cargador, ya que a éste sólo lo vincula al contrato el conocimiento directo, que es único e inmutuible.

De lo expuesto surge que en caso de merma o falta en la carga, el accionante únicamente podrá dirigirse contra el transportador bajo cuyo recorrido se originó el daño, ya que si lo hiciere contra alguno o algunos de los otros, verá rechazada su pretensión. Referente a estas cláusulas de exoneración, cabe hacer notar que su validez está condicionada a su aceptación por los Tribunales correspondientes, siendo notoria la jurisprudencia de los nuestros que las han impugnado en la casi totalidad de los juicios en que se ha intentado hacerlas valer.

En cuanto a la jurisprudencia extranjera, que casi uniformemente

las admite, debe recalcar que ha negado en ciertas oportunidades al último transportador el derecho a excepcionarse mediante estas cláusulas exonerativas, cuando por el conocimiento directo está facultado para cobrar el flete pagadero a destino, argumentándose que en este caso el último acarreador obra como mandatario de los anteriores transportadores, con todas las consecuencias legales que ello implica.

El conocimiento directo sólo ha sido tratado en una reunión intercomercial inglesa y la alemana, mantenedora, cada una de ellas de puntos de vista tan inconciliables, que impidieron toda solución transaccional.

En la legislación extranjera los únicos Códigos que han reglamentado el transporte acumulativo por conocimiento directo, han sido los Códigos de Marruecos, Holanda y el de Navegación de 1942 de Italia, limitando los dos primeros la responsabilidad de cada transportador por su trayecto respectivo, estableciendo el último, en cambio, por remisión a las normas que sobre transporte contiene el Código Civil, la solidaridad de todos los transportadores frente al cargador.

En nuestro país, las características del transporte, de las cuales se ha dado una idea en el curso de este trabajo, permiten asegurar al conocimiento directo una amplia difusión, lo que obliga a pensar desde ya, en una reglamentación legal adecuada.