

CAPITULO IV

VEHÍCULOS DE TRANSPORTE

Tráfico de Mercancías

Las mercancías sometidas operaciones aduaneras deben movilizarse o ser movilizadas de un territorio aduanero a otro, traspasar la frontera de uno o varios países y ser objeto de variadas actividades materiales y legales. En la realización de ese traslado intervienen diferentes personas, cada una de las cuales juega un papel coadyuvante a la realización del proceso.

Las personas y vehículos que realizan tráfico internacional de mercancías, entendiendo como tráfico la movilización de los efectos de un país a otro, son tratados por la normativa aduanera sólo en cuanto es necesario para el ejercicio de los controles respectivos. No podría ser de otra manera, por cuanto esa movilización se produce en buena parte en territorios extranjeros o en espacios internacionales, no sujetos a la soberanía del Estado en el cual se haya de realizar la operación aduanera de que se trate. Muchas de esas actividades son reputadas por las legislaciones como actos de comercio y, en consecuencia, reguladas por las leyes aplicables a los comerciantes, sin que ello obste para que influyan, en mayor o menor grado, en el régimen jurídico-aduanero aplicable a las mercancías.

Tipos de vehículos

Los vehículos utilizados para el transporte internacional de mercancías pueden ser aéreos, terrestres o acuáticos .

Son aeronaves todos los vehículos capaces de elevarse, sostenerse y transitar en el aire, destinados al transporte de personas o cosas¹

Son vehículos de carga terrestre los diseñados para el transporte de mercancías sobre vías carreteras.

Son buques o naves² todas las embarcaciones que tengan medios fijos de propulsión y

¹ Ver artículo 17 de la Ley de Aviación Civil.

² Artículo 612 del Código de Comercio: Se considera nave, para los efectos de este Libro, (Libro Segundo) todo buque destinado a traficar por mar, de un puerto a otro del país o del extranjero.

Bajo la palabra nave se comprenden, además del casco y quilla del buque, los aparejos correspondientes a él.

El nombre aparejo designa los palos, botes, anclas, cables, jarcias, velamen, mástiles, vergas y todos los demás objetos fijos y sueltos que, sin formar parte del cuerpo de la nave, son indispensables para su servicio, maniobra y navegación. No se comprende en él el armamento que no sea de uso habitual de la nave, ni las vituallas ni pertrechos.

estén destinadas al tráfico por las aguas territoriales o interiores o por el mar libre entre puertos nacionales o del extranjero o entre éstos y aquellos. Las gabarras, grúas, botes y diques, casas, embarcaderos y dragas flotantes y demás construcciones sin autonomía de movimiento, no se considerarán como buques sino como accesorios de navegación.

Nuestra Ley de Navegación, en su artículo 10, clasifica a las naves o buques, de la siguiente manera:

De vapor: todo buque o nave mayor de cien (100) toneladas, impulsado por máquina de vapor, aun cuando simultáneamente emplee velas con el mismo fin.

Motonave: todo buque o nave mayor de cien (100) toneladas cuya propulsión sea por medio de cualquier clase de motor que no sea de vapor, aun cuando simultáneamente emplee velas con el mismo fin.

De vela: todo buque que emplee la fuerza del viento como medio de propulsión, aunque ocasionalmente, para entrar o salir del puerto, efectuar maniobras o recorrer porciones de agua de difícil travesía, utilice motores de borda.

Lancha a vapor: todo buque o embarcación menor de cien (100) toneladas, cuya propulsión sea por máquina de vapor, aun cuando al mismo tiempo emplee velas.

Lancha a motor: todo buque o embarcación menor de cien (100) toneladas, que use para su propulsión cualquier clase de motor, aun cuando simultáneamente emplee velas con el mismo fin.

La nacionalidad de los vehículos.

A los efectos de nuestro estudio, los vehículos de transporte quedarán distinguidos como nacionales o extranjeros.

Las aeronaves tendrán la nacionalidad del Estado en que estén matriculadas, según lo establecido en el artículo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, aprobado por Venezuela en 1977 ; por mandato legal, sólo las personas naturales o jurídicas de nacionalidad venezolana, pueden inscribir en el Registro Aéreo de la República de Venezuela y matricular aeronaves destinadas a servicios públicos de transporte aéreo.

Son buques mercantes venezolanos, los inscritos en la Marina Mercante Nacional;³ para realizar tal inscripción, la propiedad del buque debe corresponder a un ciudadano venezolano o a una comunidad donde, por lo menos, un cincuenta por ciento (50%) sea propiedad plena de

³Artículo 17 de la Ley de Navegación: El Certificado de Matrícula es el documento que acredita la nacionalidad venezolana del buque, de acuerdo con las disposiciones reglamentarias respectivas.

ciudadanos venezolanos domiciliados en el país, haberse satisfecho todos los requisitos aduaneros establecidos en la legislación para la importación de este tipo de bien y pagados los derechos correspondientes. En virtud del privilegio, preferente a cualquier otro, establecido en el artículo 10 de la Ley Orgánica de Aduanas, las autoridades marítimas de la República deberán abstenerse de inscribir en el Registro de la Marina Mercante Nacional a los buques o naves originarios del extranjero que no hayan sido nacionalizados desde el punto de vista aduanero, es decir, cumplido con todos los trámites inherentes a la importación de mercaderías. Debe observarse que la única diferencia, desde la óptica aduanera, entre la nacionalización de una nave llegada al país por su propio impulso y la de cualquier otra mercancía, es que en el primer caso no existe ni será exigible el conocimiento de embarque pues, como es obvio, no se produce la relación entre cargador y Capitán, ni los demás supuestos que son necesarios para la emisión de este documento.

El artículo 21 de la Ley de Navegación es del tenor siguiente: En el caso de buques construidos o adquiridos en el exterior, las formalidades para la inscripción en el Registro de la Marina Mercante Nacional serán cumplidas ante el respectivo Cónsul de Venezuela, quien remitirá a la Capitanía de Puerto donde debe inscribirse, todos los datos relacionados con dicha inscripción. El Cónsul de Venezuela, una vez concluidas aquellas formalidades, expedirá al buque un pasavante que surtirá los efectos de Patente o Licencia de Navegación hasta la llegada del buque a un puerto nacional. El buque provisto del respectivo pasavante usará la bandera venezolana en el viaje a Venezuela desde el país extranjero en que aquél le fue expedido por el Cónsul respectivo. Al arribar el buque a puerto venezolano, se procederá a su inscripción ante la correspondiente Capitanía de Puerto y a solicitar la Patente, Licencia de Navegación o Permiso Especial, según el caso, de conformidad con lo dispuesto en el presente Capítulo.

El texto legal transcrito, facilita sobremano el control de las aduanas sobre las naves adquiridas en el exterior con el objeto de ser incorporadas en el Registro de la Marina Mercante Nacional. Por una parte, deben viajar a Venezuela bajo bandera venezolana, pero como está dicho, sin patente, licencia o permiso especial de navegación; por otro lado, deben obtener del Cónsul venezolano respectivo y portar un pasavante que suple dichos documentos durante ese viaje. Entonces, cuando la correspondiente oficina aduanera observe que un buque abanderado no tiene licencia, patente ni permiso especial, debe deducir que se trata de un *destino a consumo* y no de una operación de transporte de carga destinada a puerto nacional. De inmediato debe acordar las medidas que estime pertinentes en resguardo de los intereses fiscales e impedir la salida del buque de la zona aduanera hasta que se hayan realizado los trámites aduaneros para su

nacionalización.

Además, cabe observar que el Capitán, al hacer la solicitud de permiso de zarpe ante el Capitán de Puerto, debe, en todos los casos, anexar el Despacho Aduanero, en cuya ausencia no le está permitido a la autoridad marítima conceder lo solicitado.⁴

Desde tiempos remotos, la nacionalidad de los buques ha sido tomada muy en cuenta por los estados y por los individuos y, en la actualidad, dicha característica puede tener repercusiones económicas y jurídicas de variada entidad, tales como:

a.- La navegación de cabotaje está reservada a las embarcaciones de matrícula nacional que, además, cumplan con lo establecido en el artículo 7º de la Ley de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

b.- Los cargamentos sujetos a *reserva de carga*, únicamente podrán ser transportados en buques mercantes nacionales, salvo las excepciones establecidas en la Ley.

c.- Los importadores y exportadores de carga general, deberán transportar, por lo menos, la mitad de ellas, en buques de matrícula nacional.⁵

d.- Las importaciones realizadas por órganos del Poder Público nacional, estatal o municipal, o por intermedio de organismos crediticios del Estado, deberán efectuarse en buques de su propiedad o de empresas en las cuales el Estado tenga participación decisiva. Asimismo, quedan sujetas a este requisito, las importaciones sujetas a licencia previa, las favorecidas con el denominado *aforo estadístico*, así como las que gocen de exoneraciones, franquicias o beneficios de tipo cambiario, impositivo, aduanero o de cualquier otra índole, incluyendo aquellas provenientes de radicaciones de capital, en cuya virtud se concedan tales exoneraciones, franquicias o beneficios.

e.- Todo lo relativo al derecho de *paso inocente*, regulado por la Sección III de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, aprobada por Venezuela el 26 de julio de 1961.

f.- El derecho a ser protegidos por el gobierno de su país, a que les sea prestado el concurso de las autoridades administrativas y militares del mismo y a ser asistidos por los buques de guerra de su nación.

g.- A disfrutar del privilegio de extraterritorialidad, de tal forma que los delitos cometidos a bordo del buque quedan sometidos a las leyes de su país, aun cuando hubiesen sido cometidos

⁴ Ver el Reglamento para la Recepción y Despacho de Buques por las Autoridades Marítimas de la República, de fecha 20 de julio de 1.951.

⁵ Esta figura es conocida por el derecho marítimo como *monopolio del pabellón*.

en puertos extranjeros.⁶

h.- Los buques venezolanos –particularmente– tienen la obligación de recoger a bordo, de acuerdo con los medios de que dispongan, a los tripulantes venezolanos que se encuentren abandonados en puerto extranjero donde no haya oficina consular venezolana.

i.- Obligación de izar la bandera de su nacionalidad.

j.- En caso de guerra, cada uno de los países beligerantes puede apoderarse de los buques del otro, ya fueran éstos oficiales o privados, pero no deberán hacerlo con los buques neutrales.

k.- Las situaciones jurídicas a que la explotación de los buques puedan dar lugar, pueden resultar influenciadas desde el punto de vista del derecho internacional, tanto por la nacionalidad del buque como de las personas intervinientes en la relación.

El Capitán

El Capitán es el encargado del gobierno y dirección de la nave⁷, es factor de su propietario y representante de los cargadores, en todo lo relacionado con la nave misma y con la carga en ella contenida. Al ser *factor*⁸ del propietario, es un mandatario con representación, actuando por cuenta y en nombre de aquél.

Pero la figura del Capitán va más allá de la de simple gobernante de la nave y representante del armador; las leyes le confieren ciertas atribuciones y responsabilidades que trascienden la simple relación contractual con su empleador. Hay quien ha dicho que *«es el dueño, después de Dios, del navío»*.

En cierta forma, la figura del Capitán ha perdido importancia con motivo de los espectaculares avances de las comunicaciones, la velocidad del transporte y por la manera en que están organizadas las empresas dedicadas al tráfico internacional de mercancías que tienen, en cada puerto importante del mundo, representantes que se encargan de una serie de asuntos que antes correspondían al Capitán de la nave. Pero, aunque parezca contradictorio esta figura ha ganado, simultáneamente, trascendencia, en atención al elevado valor de las naves, de los cargamentos que transportan, así como del número de tripulantes y pasajeros que se encuentran bajo su responsabilidad.

⁶ Artículo 5° de la Ley de Aviación Civil: Se someterán a las leyes venezolanas los hechos y actos jurídicos que ocurran a bordo de las aeronaves venezolanas durante el vuelo, fuera del territorio venezolano, a menos que aquellos sean de tal naturaleza que atenten contra la seguridad y el orden público del Estado extranjero subyacente; los actos delictivos de cualquier aeronave sobre territorio extranjero, cuando produzcan efecto en territorio venezolano o se pretenda que lo tengan en éste, y los actos jurídicos ocurridos en aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio venezolano.

⁸ Artículo 94 del Código de Comercio: Factor es el gerente de una empresa o establecimiento mercantil o fabril, o de un ramo de ellos, que administra por cuenta del dueño.

La exigencia establecida en la Ley Orgánica de Aduanas, en el sentido de que todo vehículo que practique operaciones de tráfico internacional marino y aéreo debe contar con un representante domiciliado en el lugar donde vayan a efectuarse dichas operaciones, no exime de responsabilidad al Capitán como representante del propietario de la nave, dado el carácter solidario que la ley otorga a la responsabilidad de los porteadores y su representante en la cobertura de las obligaciones que, para con el Fisco Nacional, se pudieran derivar del ejercicio de su actividad.⁹

Pero donde la presencia del Capitán se presenta sin disminución alguna desde el punto de vista aduanero, es en los casos de arribada forzosa, imposibilidad para seguir navegando, naufragio, y hechazón en lugares donde el porteador no tenga representante, ausencia muy comprensible, dado el carácter involuntario e inesperado de los accidentes de navegación. Situación similar se presentaría si el Capitán, para salvar la nave de enemigos o piratas o tratando de evitar peligros producidos de fenómenos atmosféricos, conduce su nave a lugar no habilitado para que se efectúen operaciones aduaneras y donde, por consiguiente, los porteadores no tendrían razón para mantener un representante. En tales circunstancias y otras similares fortuitas o de fuerza mayor, el Capitán es el único responsable ante el Fisco, en los términos establecidos en el artículo 25 del Código Orgánico Tributario.¹⁰

El Capitán es civilmente responsable por culpa, impericia o negligencia en el cumplimiento de sus deberes, sin perjuicio del procedimiento criminal a que se haga acreedor por fraude o dolo. Es también responsable por los hurtos cometidos por la tripulación, salvo sus derechos contra los culpables; y de los daños causados por las riñas de la gente de mar, y por sus faltas en el servicio de la nave, a menos que justifique que puso en ejercicio su autoridad para precaverlas, impedir las o corregirlas oportunamente.¹¹

Es obligación del Capitán llevar un diario¹² donde, entre otras cosas, se anotará la carga o material de a bordo, expresando la fecha y lugares de la carga, la naturaleza, calidad y cantidad de las cosas cargadas, su destino, nombre de los cargadores y de los destinatarios, lugar y fecha

⁹Ver artículos 20 y 21 del Código Orgánico Tributario y 1.221 y siguientes del código Civil.

¹⁰Artículo 25 del Código Orgánico Tributario: Responsables son los sujetos pasivos que sin tener el carácter de contribuyentes deben, por disposición expresa de la ley, cumplir las obligaciones atribuidas a éstos.

Artículo 630 del Código de Comercio.

¹²Según el artículo 641 del Código de Comercio, este diario no es exigible a las naves que hagan simple comercio de cabotaje.

de la entrega y todo lo correspondiente al cargamento. Asimismo, es su obligación portar en la nave los comprobantes de pago o certificaciones de fianza de aduana, el despacho aduanero, el certificado de matrícula, el certificado de arqueo, los manifiestos de carga y los conocimientos de embarque, amén de otros para dar cumplimiento al Código de Comercio, a la Ley de Navegación, a los reglamentos de marina y a las leyes de hacienda. Todos estos documentos, en su conjunto o por separado, contrastados con los efectos que se encuentren a bordo del buque mediante el acto de *requisa*, le permiten a las autoridades competentes detectar la presencia de efectos no destinados al comercio lícito con el país o con el exterior.

Los accidentes de navegación

Durante el traslado de mercancías, los vehículos están expuestos a una serie de contingencias que pueden impedir o retardar la conclusión del viaje y la entrega de los cargamentos en los lugares convenidos.

En principio, a ningún Capitán le está permitido entrar voluntariamente en puerto diferente al de destino, sino en caso de accidente de navegación, previsto la Ley Orgánica de Aduanas.

Constituye arribada forzosa la entrada o arribo de una embarcación a puerto distinto al de destino, a objeto de refugiarse de peligros humanos o naturales.

La Ley Orgánica de Aduanas confiere relevancia jurídica únicamente a tres contingencias, a saber: la arribada forzosa, la imposibilidad para seguir navegando y al naufragio. En tales casos no se aplicarán las disposiciones relativas a la llegada de vehículos procedentes del exterior ni a los documentos que deban amparar a los cargamentos; en virtud de tales excepciones, la nave accidentada podía arribar a un lugar distinto de los habilitados para realizar operaciones aduaneras, sin que ello diera lugar la aplicación de las sanciones previstas en el ordenamiento aduanero.

Es evidente que la Ley admite como accidentes de navegación únicamente los casos contemplados, pero tal rigurosidad que antes encontraba moderación en la última parte del literal f) de su artículo 121, al dispensar de la pena cuando estuvieren presentes circunstancias fortuitas o de causa mayor, extrema su blandura con motivo de la reforma al eliminar la pena, por lo que la llegada de vehículos procedentes del extranjero a lugar no habilitado no tiene sanción prevista, a pesar de que constituye violación flagrante de una disposición jurídica vigente.

Pero no basta alegar la existencia de eventos que impidan la continuación regular del viaje; la Ley exige justificación de tales circunstancias, es decir, pruebas de que la actuación

Artículo 641, ordinal 3º, del Código de Comercio.

irregular del vehículo obedeció a motivos ajenos a la voluntad de su tripulación y que, además, se encuadren dentro los hechos que constituyen arribada forzosa, naufragio o imposibilidad para seguir navegando. Esas pruebas deben ser presentadas por el Capitán de la nave, quien debe excepcionarse, poniendo en conocimiento de la autoridad aduanera los hechos que le impidieron una actuación acorde a la esperada. En otras palabras, la carga de la prueba corresponde al Capitán, pues incumbe probar a quien afirma la existencia de un hecho que, en el caso concreto bajo análisis, sería la ocurrencia de daños al vehículo o eventos insalvables que lo hubiesen sometido a grave peligro en caso de continuar la navegación.

Como es obvio, los hechos del mar no constituyen materia de la especialidad de la Ley Orgánica de Aduanas, encontrándose regulados por la Ley de Navegación y por los reglamentos de marinería. Por ello, la arribada forzosa y sus causas deben estudiarse a la luz de estos instrumentos; la Ley de Navegación señala sus causas, así:

1ª.- Daño en el casco, arboladura, aparejos, velamen, maquinarias u otra avería que impida al buque continuar navegando sin grave peligro.

2ª.- Enfermedad no contagiosa de la mayor parte de la tripulación o el hecho de presentarse a bordo alguna enfermedad contagiosa.

3ª.- Toda circunstancia de fuerza mayor que impida absolutamente la continuación del viaje.

La tercera causa coloca en situación redundante a la Ley Orgánica de Aduanas, al darle tratamiento independiente a la imposibilidad para seguir navegando, cuando tal imposibilidad está inmersa o le es propia a la arribada forzosa.

La imposibilidad para seguir navegando puede obedecer a un sin número de circunstancias que deben ser estudiadas, valoradas y probadas en cada caso particular; entre muchas otras, puede configurar esta circunstancia la falta de combustible, de fluidos requeridos por la maquinaria de la nave, de agua potable, etc., por causas surgidas con posterioridad al inicio del viaje. Pero lo que determina la existencia de la imposibilidad es la magnitud del hecho, que en todos los casos debe tener la entidad suficiente para impedir la navegación sin grave riesgo para la nave, tripulación y pasajeros. Una segunda característica que debe presentarse y comprobarse en todos los casos, es el carácter involuntario del hecho que impide la navegación, es decir, ajeno a la voluntad del Capitán, del armador, del propietario y de cualquier otra persona con capacidad para establecer el origen y destino del vehículo. Esta salvedad se hace necesaria, por cuanto la imposibilidad para seguir navegando puede ser producto de un hecho voluntario ejecutado por persona distinta a las referidas, como sucedería en el caso de secuestro, sabotaje y otros similares.

El naufragio es la pérdida total del buque, aunque no necesariamente de las mercancías por él transportadas. Para que este hecho de mar pueda interesarnos desde el punto de vista

aduanero, debe acaecer dentro de aguas territoriales o en la zona contigua, es decir, en la porción de mar sobre la cual el Estado ejerza su poder de imperio y donde sus leyes sean de obligatorio acatamiento.

El naufragio no se asimila, necesariamente, al hundimiento de la nave; ocurre naufragio cuando los daños sufridos por la nave son de tal entidad que hacen imposible o injustificado su rescate. En los casos de hundimiento del buque y de las mercancías a bordo, el asunto no tiene relevancia aduanera. Lo tiene, sí, cuando el cargamento es rescatado parcial o totalmente y trasladado a tierra. En tales circunstancias, las autoridades aduaneras deben proceder a someter a custodia los efectos y a depositarlos en lugar seguro y apropiado, a objeto de salvaguardar los intereses fiscales.

En todos los casos de arribada forzosa, imposibilidad para seguir navegando y de naufragio –cuando sea posible– debe pasarse requisa al vehículo, a efecto de comprobar la licitud del cargamento y, caso contrario, aplicar las medidas y sanciones procedentes.

En criterio del autor, no debe tenerse como accidente de navegación ni legítima la arribada forzosa o declaración de imposibilidad para seguir navegando, en los siguientes casos:

- a.- Cuando la falta de víveres sea el resultado de no haberse hecho el aprovisionamiento necesario para la navegación, de acuerdo a los usos, costumbres y consejos de la prudencia.
- b.- Cuando el agua y los víveres se hubiesen corrompido por negligencia o descuido en su custodia y conservación.
- c.- Cuando los problemas surgidos en la nave se deriven de falta de reparación oportuna, pertrechamiento o equipamiento acordes con el viaje que se pretenda realizar.

En síntesis, no procederá la calificación aduanera de accidente de navegación, cuando medie dolo o negligencia en la preparación del buque para el viaje. En todos los casos, como ya comentamos, la prueba de los hechos eximentes corresponde al Capitán.

En los casos de arribada forzosa y de imposibilidad para continuar la navegación, la práctica internacional sugiere que las mercancías solamente puedan ser descargadas cuando sea necesario e imprescindible para efectuar las reparaciones que requiera la nave o para evitar daños al cargamento. Por su parte, la Ley Orgánica de Aduanas autoriza la nacionalización de los efectos, a solicitud de quien tenga cualidad para ello. Tal cualidad corresponde al consignatario, es decir, a quien aparezca como destinatario del cargamento (el destinatario es el legítimo portador del conocimiento de embarque) o al Capitán de la nave accidentada, en su carácter de representante de los cargadores y del dueño de la nave. Por otra parte, es de hacer notar por cuanto podría presentarse el caso, que casi todos los códigos de comercio del orbe autorizan al Capitán para vender las mercancías porteadas por su nave, cuando requiera dinero para realizar reparaciones o adquirir vituallas necesarios para la continuación del viaje. Resulta, entonces,

comprensible, que el Capitán tenga la cualidad para dar todos los pasos necesarios para efectuar esa venta, como sería el de solicitar de la nacionalización de los efectos. Esta autorización para vender está contenida en el artículo 645 del Código de Comercio, en los siguientes términos: «Siempre que el Capitán, durante el viaje, se halle sin medios para costear en casos urgentes las reparaciones o la provisión de cosas necesarias a la nave, después de hacer constar la urgencia en una diligencia firmada por los principales individuos de la tripulación, podrá tomar prestado a la gruesa sobre el casco, quilla y aparejo de la nave, o vender o empeñar mercancías suficientes, del propietario con preferencia, y en su defecto, de otros, previa autorización del Juez en Venezuela, y del Cónsul venezolano, en país extranjero, y en su defecto de la autoridad que conozca en materias mercantiles. El propietario de la nave es responsable de las mercancías empeñadas o vendidas con arreglo al precio corriente de las de igual especie y calidad en el lugar y tiempo de la descarga; o con arreglo al precio en que fueron vendidas, si no llegare la nave a su destino.»

Otro hecho de mar que, si bien no es considerado por la Ley como accidente de navegación, tiene relevancia desde el punto de vista aduanero es la *bechazón*, vocablo utilizado para significar el lanzamiento al mar de efectos diversos portados por la nave, a objeto de aligerarla para sustraerse a un peligro o a un impedimento para la navegación. Así, por ejemplo, si un buque es sorprendido por una tempestad cerca de la costa y necesita *alijarse* para evitar un encallamiento, o perseguido por enemigos o piratas requiere perder peso para navegar con más velocidad, el Capitán, previa deliberación con los individuos de mayor jerarquía de su tripulación, puede tomar la decisión de lanzar al mar todo cuanto considere necesario.

Si el hecho ocurriera en alta mar y los efectos lanzados se hundieran o resultaren destruidos, la ocurrencia no tendría ninguna relevancia jurídica desde el punto de vista aduanero; pero si los hechos ocurren en nuestro mar territorial o zona contigua, es decir, en lugares sometidos a la soberanía venezolana, o si el mar arroja los efectos a nuestras costas, las autoridades aduaneras deben conocer del caso, a objeto de ejercer los controles respectivos.

Lo primero que deberá determinarse es si los hechos constituyen *bechazón*, es decir, si en realidad se presentaron circunstancias que hicieron que el Capitán se creyere obligado al lanzamiento de los efectos al mar y si fueron cumplidos los pasos previos que ordena la legislación.

Según el artículo 760 del Código de Comercio, la *bechazón* es procedente sólo en caso de persecución del enemigo o de tempestad, entendiéndose por esta última toda acción del viento o de las olas que pongan en peligro la nave; antes de tomar una decisión de este tipo, el Capitán deberá intercambiar opiniones con los principales de su tripulación, debiendo asentar los resultados en el registro de la nave, con mención expresa de los motivos de la deliberación, la relación de las cosas arrojadas y dañadas y la firma de los deliberantes o los motivos de su

negativa a firmar. Deberán constatar las autoridades el cumplimiento del artículo 761 del Código de Comercio o, lo que es lo mismo, si primero fueron lanzadas las cosas menos necesarias, más pesadas y de menos precio, con anterioridad a las que se encontraban en el primer puente.

Hechas todas las constataciones del caso, se hace evidente que, desde el punto aduanero nos encontramos ante un caso fortuito o de fuerza mayor. Si hechos y circunstancias en su conjunto constituyeran *hechazón*, no procederá la aplicación de multa ni se configurará el supuesto de hecho relativo al delito de contrabando.

Documentos de los vehículos de transporte

La documentación exigida por la legislación nacional a los vehículos sobre los cuales se movilizan mercancías, se inscribe dentro la misión aduanera fundamental de control, de protección a los intereses del Fisco Nacional, de lucha contra el fraude y de persecución y represión del delito aduanero. Los vehículos de transporte, aéreos, marítimos o terrestres, juegan un papel estelar en el comercio internacional de mercaderías y, por consiguiente, quedan sujetos a una serie de requisitos que forman parte de la esencia misma de la actividad aduanera.

Quedan exentos del cumplimiento de requisitos aduaneros los vehículos y transportes de guerra, pero no aquellos que, si bien pudieran estar destinados en forma primaria a la actividad bélica, sean utilizados para el tráfico nacional o internacional de mercancías, en cuyo caso deberán cumplir con los mismos requisitos aduanales que sus semejantes de uso civil.

Por vía marítima

- *El conocimiento de embarque*

El conocimiento de embarque (bill of lading o B/L) juega un papel de gran importancia en el comercio marítimo y en el campo aduanero. Tanto en uno como en el otro, hace prueba de la propiedad de las mercancías, además de que prueba la remesa de las mercancías por el cargador al armador, constituye título del fletante y del Capitán para el flete y es modo de prueba del contrato de fletamento, da información al consignatario sobre las condiciones en que serán transportados los efectos y, lo cual es muy importante, representa a las mercancías transportadas, al conferir a su poseedor la posesión civil de las mercaderías que se encuentran en camino. Esta cualidad permite al propietario de los bienes negociarlos (venderlos, darlos en prenda, etc.), mediante la cesión del documento.

El B/L es de gran importancia para todas las personas que intervienen en el tráfico internacional de mercancías por vía marítima. Para el cargador es un recibo de las mercancías entregadas al Capitán; para el destinatario es el medio para reclamar el cargamento y para el Capitán es el instrumento para hacerse pagar el flete.

El conocimiento es un documento privado y para que haga fe entre las partes interesadas en el cargamento y entre ellas y los aseguradores, debe ser elaborado cumpliendo ciertas

formalidades:

a.–Debe ser hecho por escrito en número no menor de cuatro ejemplares, cada uno de los cuales deberá ser firmado por el Capitán y por el cargador.¹³

b.–Deberá expresar:

1. El número de ejemplares que se firman.
2. La fecha, con expresión de lugar, día, mes y año.¹⁴
3. El nombre y el domicilio del Capitán.
4. La clase, nacionalidad, nombre y toneladas de la nave.
5. El nombre del cargador y del consignatario.
6. El lugar de la carga y el de su destino.
7. La naturaleza y cantidad de los objetos que se han de transportar y sus marcas y números.
8. El flete convenido.

Estas enumeraciones no obstan para que en dicho título se hagan otras menciones, ni para que el flete se estipule en documento separado, como es costumbre ampliamente difundida.

Si el Capitán no recibiere los efectos contados, pesados o medidos, podrá indicar que ignora su especie, número, peso o medida.

El conocimiento puede ser a la orden, al portador o a favor de persona determinada (nominativo).

Cuando el B/L es nominativo, designa al destinatario personalmente y su cesión exige de un trámite especial; cuando es al portador, no indica el nombre del destinatario y se puede ceder por la simple tradición de mano a mano; cuando es a la orden, contiene el nombre del destinatario con la *cláusula a la orden* para indicar que está creado a la orden del destinatario. Pero no tendrá tal mención si estuviera creado a la orden del mismo cargador, en cuyo caso el nombre del destinatario aparecerá en el endoso que haría el cargador. Esta última modalidad tiene la ventaja de que el titular del conocimiento puede disponer libremente de las mercancías mientras están en camino; además, confiere al conocimiento carácter de crédito y lo hace cesible por el simple endoso escrito en el dorso del título.

Nuestra legislación aduanera, como casi todas las del resto del mundo, reconoce al *bill of lading* el carácter de título probatorio de la propiedad de las mercancías; de allí que sólo pueda aceptar la consignación quien originalmente, o por endoso o renuncia, tenga su posesión legítima. Pero no basta una copia facsimilar o de otro tipo; es necesario que el documento sea

¹³Artículo 126 del Código de Comercio: Cuando la ley mercantil requiere como necesidad de forma del contrato que conste por escrito, ninguna otra prueba de él es admisible, y a falta de escritura, el contrato no se tiene como celebrado.

¹⁴Ver artículo 127 del Código de Comercio.

presentado en original, tal como ha sido sostenido reiteradamente por la jurisprudencia nacional. El legislador, cuando se refiere a los documentos privados y a su fuerza probatoria, contenida en el artículo 1.363 y siguientes del Código Civil, lo está haciendo con aquellos suscritos con firma autógrafa original, no por copia de ellos o de su contenido mediante fotografías, como lo es una copia facsimilar; por tal motivo no es posible asimilar una fotocopia a un instrumento privado, que sería el único medio de prueba en que se podría subsumir dicha copia. El legislador ha sido celoso en establecer los medios de pruebas admisibles en juicio, no dándole cabida sino a aquellos que no dejan lugar a dudas acerca de la veracidad e intención de las partes contratantes.¹⁵

Si no existieran aduanas que controlaran el tráfico internacional de mercancías, el poseedor legítimo del conocimiento se presentaría al Capitán del buque y le exigiría la entrega del cargamento. Pero en virtud de la intervención aduanera sobre los efectos, ello no es posible, pues los transportistas quedan obligados a transportar los bienes hasta un lugar habilitado para la operación de que se trate, donde son retenidas mientras se realizan los trámites respectivos; pero el Estado, al igual que el Capitán, no puede entregar el cargamento a quien no pruebe fehacientemente ser su propietario mediante la presentación del conocimiento de embarque original o, en su defecto, de constancia de pago emitida por entidad bancaria, por el exportador o por el proveedor. Si ello no fuera posible, quien pretenda el retiro deberá presentar garantía que cubra el valor C.I.F. del cargamento, garantía que deberán revestir la forma de depósito, de fianza o, en casos justificados, de otro tipo (garantías reales, por ejemplo), a juicio del Ministerio de Hacienda.

Con la exigencia de la presentación del documento de embarque, constancia de pago o garantía, la autoridad administrativa evita, en primer término, entregar las mercancías a quien no corresponda y, por último, resguardarse de los daños patrimoniales que pudiera acarrearle la entrega a personas distintas a los legítimos propietarios. Cabe recordar que el Fisco no es propietario de las mercancías depositadas en las zonas primarias de las aduanas en espera de la culminación de los trámites procedentes; él responde por ellos como respondería por la prenda legal cualquier acreedor prendario, quien está obligado a la restitución de la prenda¹⁶ al quedar extinguida la obligación. Así, en caso de que la entrega se realice a unos, y otros resultaren ser los dueños, el Fisco deberá resarcir los daños causados, pero, a la vez, se resarce a sí mismo, mediante la ejecución de la garantía que le fuera prestada.

¹⁵Jurisprudencia de los Tribunales de la República. Vol. VI, Tomo I, Pág. 248.

¹⁶Artículo 1.844 del Código Civil: El acreedor no podrá apropiarse la cosa recibida en prenda ni disponer de ella, aunque así se hubiere estipulado;..

En la Ley de Aduanas derogada con entrada en vigencia de la Ley Orgánica de Aduanas del 18/09/1978, se trataba la responsabilidad fiscal con motivo de la entrega de mercancías, diciendo en su artículo 84 que cuando el consignatario no hubiese recibido el conocimiento de embarque, o la guía aérea, según el caso, los jefes de oficinas aduaneras podían ordenar el despacho de la mercancía a solicitud del consignatario, si éste presentaba fianza por el valor de la mercancía anotada en la factura, para responder de la presentación dentro del plazo de sesenta días del conocimiento, de la guía aérea o de cualquier otro documento eximente de responsabilidad para el Fisco Nacional. La fianza se haría exigible al surgir responsabilidad con motivo del despacho o al vencerse el referido plazo.

La manera en que la antigua Ley trataba el asunto, no valdría la pena recordarse de no ser porque era posible que la fianza se ejecutara y, posteriormente, el consignatario hiciera entrega del B/L original o de cualquier otro documento capaz de demostrar su calidad de propietario y, por consiguiente, eximiera al Fisco de toda responsabilidad por la entrega. La apropiación por el Fisco del monto afianzado quedaba en una situación jurídica sumamente precaria, pues no hubo forma de establecer si tal apropiación constituía una sanción, o un impuesto, o una tasa o cualquier otra figura penal o fiscal.

Con vista a la dudosa juridicidad de la ejecución de la garantía por el sólo transcurso del tiempo y a las engorrosas situaciones que se pudieran derivar de una tardía pero efectiva presentación de la documentación probatoria de la propiedad civil del consignatario aceptante, la Ley Orgánica de Aduanas trató el asunto desechando por completo el tiempo como dispositivo para accionar la ejecución de la garantía prestada, sin perder con ello el debido respaldo al interés fiscal.

La aduana admite plenamente la fuerza probatoria del conocimiento de embarque respecto a la propiedad de las mercancías, no solamente en virtud de los preceptos del derecho civil respecto a esa fuerza, que no es otra que la que se reconoce a los documentos privados, sino porque la reconoce expresamente en su normativa. Así, salvo casos excepcionales ya comentados, no permite que la consignación sea aceptada por alguien distinto del poseedor legítimo de dicho documento.

Se ha discutido profusamente sobre los efectos jurídicos de las modificaciones de los conocimientos de embarque realizados por el Capitán o su representante en el puerto de destino o, en todo caso, con posterioridad a la firma por parte del cargador; a primera vista, tales modificaciones parecen incorrectas, por cuanto el conocimiento en su forma original lleva las firmas del cargador y del Capitán y el modificado únicamente la de este último. Desde el punto de vista de la relación contractual, si el Capitán o su representante entregan a la aduana un B/L modificado o lo modifican posteriormente y por su lado, el consignatario muestra su tácita

conformidad con dicha modificación al presentar un conocimiento con igual modificación, las normas legales no resultan contrariadas ni los intereses fiscales afectados, en lo relativo a la posibilidad de una entrega a persona distinta de la autorizada. Cabe observar que la administración aduanera recibe la mercancía y los documentos que le señalan, a lo menos en forma primaria, a la persona capacitada para exigirle la entrega; si esa persona (u otra por endoso o renuncia) admite su conformidad con los cambios y exige la entrega, mal podría reclamar posteriormente supuestas incorrecciones y, mucho menos, indemnizaciones por error en la entrega. En estos casos, la aduana es un tercero ante una relación contractual y si los cocontratantes deciden modificar los términos de su acuerdo, no le está dado a la Administración desconocerlos, ni tratar de impedirlos.

Respecto a estos casos, resulta conveniente oír la opinión del experto en derecho marítimo Daniel Danjon, quien sostiene lo siguiente: La mayoría de los autores no pueden llegar a admitir que el conocimiento al cual falte la firma del cargador haga prueba respecto a los terceros, especialmente de los fiadores. El texto de la ley, dicen, es decisivo; hablando de un conocimiento «redactado en la forma prescrita», el Art. 283 del Código de Comercio¹⁷ declara que dicho conocimiento hace fe; luego el conocimiento donde falta la firma del cargador no hace fe respecto a los terceros. Esto se explica muy bien, añaden los autores, porque la firma del cargador es para los terceros una garantía de exactitud del conocimiento; sirve para certificar el contenido de los bultos, ya que el Capitán sólo ha podido confirmar su estado exterior.

Esta opinión siempre ha sido rechazada por la jurisprudencia, y con razón, pues nada tiene de lógica. Si se ha de apreciar la fuerza probatoria del conocimiento según los términos literales del Código de Comercio, hay que rechazar esta fuerza al conocimiento sin la firma del cargador, lo mismo entre las partes que respecto a terceros, pues el Art. 283 reúne a unos y otros en la misma disposición; desde el momento en que se considera el texto como insignificante en las relaciones de las partes, no se ve la razón de darle otro sentido respecto a los terceros: o es todo o nada. Para intentar justificar una distinción que no está en ley, se presenta la firma del cargador como constituyendo una garantía de exactitud que sólo interesa a los terceros; pero se pierde de vista que casi siempre es el cargador (o el destinatario en su lugar) quien invoca el conocimiento contra los terceros, por ejemplo, contra el fiador de las mercancías; y, entonces, ¿cómo y en qué la firma del cargador sería para los terceros una garantía contra inexactitudes que serían la obra del mismo cargador? Es una pura ilusión. Además, si la firma del cargador fue

¹⁷El autor citado se refiere al Código de Comercio francés. Nuestro Código de comercio tiene su equivalente en el artículo 739, el cual es del tenor siguiente: Los conocimientos hechos según las disposiciones anteriores hacen fe entre las partes interesadas en el cargamento, y entre ellas y los aseguradores.

reemplazada por la aceptación que él mismo (o el destinatario) hace del conocimiento invocándolo, es porque lo tiene por conforme a la verdad. Luego el conocimiento hace prueba, por sólo la fuerza de la firma del armador o sus agentes, tanto para los terceros como para el armador y el Capitán.

Si el conocimiento no firmado por el cargador puede hacer prueba en provecho del mismo y del destinatario, parece cierto, al menos, que no haría prueba contra ellos en provecho del armador y del Capitán, ¿cómo éstos podrían invocarlo para probar la existencia en el contrato de fletamento, de cláusulas desfavorables del cargador o al destinatario, si no está revestido de la firma del cargador? Aun desde este punto de vista, la firma del cargador no es indispensable y puede suplirse por la adhesión que el cargador o el destinatario haya dado al conocimiento al recibirlo sin reservas, haciendo uso de él, pues siempre resulta cierto que, reclamando las ventajas, se aceptan las cargas. También los conocimientos llevan con frecuencia una cláusula, según la cual, «aceptando el presente conocimiento, el cargador reconoce y acepta expresamente las cláusulas y condiciones».¹⁸

Lo que no pueden hacer los transportistas, consolidadores o porteadores mediante la modificación de los documentos que están obligados a presentar a la oficina aduanera, es substraerse a las penas establecidas para ellos en la Ley Orgánica de Aduanas. Una actuación en tal sentido, se asimilaría al cambio de declaración por parte del consignatario aceptante, para corregirla y no ser sancionado con las multas estipuladas en el ordenamiento legal.

No es mucho lo que se ha legislado nacional o internacionalmente sobre los conocimientos de embarque. En la legislación venezolana apenas si se le menciona en unos pocos artículos del Código de Comercio y en una que otra ley o reglamento; en el ámbito externo tenemos la Ley de Transporte de Mercaderías por Mar (Londres, 1924), para la unificación de ciertas reglas referentes a dichos documentos y la Ley Americana de Transporte de Mercaderías por Mar (Washington, 15/07/1936), evidentemente fundamentada en su predecesora londinense.

En síntesis, podemos decir que el conocimiento de embarque constituye un recibo de las mercancías, una vez firmado por el Capitán; es un documento de titularidad de los bienes en él mencionados y hace fe entre las partes respecto a las condiciones de transporte convenidas entre ellas; ante la aduana, su posesión legítima hace presumir propiedad y su presentación es requisito, salvo casos excepcionales, para que sea posible la aceptación de la consignación.

Según la Ley de Transporte de Mercaderías por Mar (artículo III, numerales 3 y 7), que

¹⁸DANJON, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo. Tomo II. Págs.. 375-377.

constituye derecho positivo para un gran número de países,¹⁹ los transportistas están sujetos a las siguientes obligaciones:

3. Después de recibir las mercaderías a su cargo, el Transportista, o el Capitán o el Agente del Transportista, deberá, a pedido del embarcador, extender al embarcador un C/E. que muestre entre otras cosas:

(a) Las principales marcas necesarias para la identificación de las mercaderías tal como las mismas han sido dadas por escrito por el cargador antes de que la carga de tales mercaderías comience, siempre que tales marcas estén estampadas o indicadas de otra forma claramente sobre las mercaderías si no están embaladas, o en las cajas o embalajes en que tales mercaderías estén contenidas, en tal forma que se mantengan legibles corrientemente hasta el fin del viaje.

(b) Bien el número de bultos o de piezas, o la cantidad, o peso, según sea el caso, tal como son dadas por escrito por el embarcador.

(c) El orden y condición aparente de las mercaderías:

Provisto que ningún Transportista, Capitán o Agente del Transportista estará obligado a declarar o indicar en el C/E. ninguna marca, número, cantidad o peso que él tenga base razonable para sospechar que no sean exactas para representar las mercaderías recibidas en verdad, o que él no haya tenido medios razonables de comprobar.

7. Después que las mercaderías sean cargadas, el C/E. que ha de extenderse por el Transportista, Capitán o Agente del Transportista al Cargador será, si el Cargador lo pide así, un C/E. «embarcado», provisto que si el Cargador ha recibido previamente cualquier documento de título sobre tales mercaderías él deberá entregarlo contra la extensión del C/E. «embarcado», pero a opción del Transportista tal documento de título puede ser anotado en el puerto de embarque por el Transportista, Capitán o Agente con el nombre o nombres del buque o buques en los cuales las mercaderías hayan sido embarcadas y la fecha o fechas del embarque, y una vez anotados así los mismos serán para el objeto de este artículo considerados que equivalen a conocimiento de embarque «embarcado».

- *El manifiesto de carga (sobordo)*

Este documento, exigido tanto por las leyes de aduanas como de navegación de casi todos los países del mundo, no es otra cosa que el listado general del cargamento transportado por el buque de un puerto a otro. Por ello, si un buque recoge carga para La Guaira en Liverpool, Nueva York y Cartagena, deberá formular tres sobordos: Liverpool-La Guaira, Nueva York-La Guaira y Cartagena-La Guaira; si además, embarcó mercancías en Nueva York

¹⁹Venezuela no es parte de este convenio.

con destino a Cumaná, deberá elaborar un cuarto sobordo: Nueva York-Cumaná. Así, deberán hacerse tantos sobordos como parejas de puertos (carga-descarga) estén involucrados en el transporte.

El sobordo, también conocido como manifiesto de carga, debe contener en forma detallada las especificaciones de las mercancías transportadas y, en este sentido, deberá expresar:

- 1.- Nombre del buque.
- 2.- Puerto de carga y fecha de salida.
- 3.- Puerto de destino.
- 4.- Números de los conocimientos de embarque.
- 5.- Marcas de los bultos.
- 6.- Número de los bultos y sus contenidos.
- 7.- Nombres de los cargadores y consignatarios.
- 8.- Direcciones para notificar, si las hubiese.
- 9.- Peso y cubicación.
- 10.- Tipo de flete por unidad.
- 11.- Flete total, descuentos y flete neto.

Estas menciones pueden variar de acuerdo con la legislación de cada país, alguno de los cuales establecen requisitos especiales a cumplir sobre este documento, tal como el visado consular, etc.

Desde un punto de vista eminentemente aduanero, el manifiesto de carga juega un rol muy importante para el control de la licitud del cargamento de un buque; en principio, y dejando a salvo el rancho, el mobiliario, los efectos propios de una nave marítima y los implementos de navegación, todas las mercancías a bordo deben encontrarse relacionadas en los manifiestos y estar respaldadas por conocimientos de embarque, pues la conducción de mercancías extranjeras en buques de cualquier nacionalidad en aguas venezolanas, sin que estén destinadas al comercio legítimo con Venezuela o con alguna otra nación, constituye delito de contrabando agravado.²⁰

Los manifiestos de carga de las mercancías despachadas con destino a un puerto, deben ser entregados por los transportistas a la oficina aduanera respectiva, en número, características y en la oportunidad señalados en la legislación reglamentaria, so pena de sufrir multas establecidas en la Ley Orgánica de Aduanas.²¹ Pero además de satisfacer esa obligación legal, el manifiesto constituye un auxiliar indispensable para el personal, tanto privado como oficial, encargado de la

²⁰Ver el literal b) del artículo 105 de la Ley Orgánica de Aduanas.

Ver en el Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas, la sección referente a los documentos de los vehículos.

descarga de los buques, al servir de información veraz respecto a las mercancías que deben ser descargadas en cada destino; también es útil sobremanera a la aduana, al facilitar el control de los conocimientos de embarque presentados, de las mercancías descargadas en exceso o en defecto (sobrantes y faltantes en descarga) y del cumplimiento de la causa del abandono legal. Por el lado del Capitán y de los transportistas, es medio de prueba de la legalidad del contenido de la nave en el momento de la requisa o de cualquier otro donde tal prueba sea requerida por las autoridades; facilita el control del desembarque y orienta a los estibadores al cargar, por cuanto deben situar los bultos en orden inverso al de descarga.

- *Otros documentos*

Hay unos que deben portar los buques que, si bien no son requeridos por la normativa aduanera, pueden, en un determinado momento, adquirir relevancia para la solución de un asunto o para el ejercicio del control aduanero. Tal es el caso del rol de tripulantes a que se refiere el Capítulo VIII (Artículos 35 y siguientes) de la Ley de Navegación, el cual puede resultar en extremo útil para el control de la pena accesoria a que se refiere la Ley Orgánica de Aduanas, referente a la prohibición para el ejercicio de la navegación a quienes hayan sufrido pena corporal por condena de contrabando.

La Autorización de zarpe, cuya negativa a los barcos llegados por vez primera al país al amparo de pasavante emitido por el Cónsul venezolano del lugar de origen, cuando no se hubiesen cumplidos los trámites referentes a la nacionalización aduanera de la nave, puede resultar un medio singular para obligar al cumplimiento de dichas exigencias.

El Diario de Navegación señala si la nave tocó puertos y tomó carga en lugares sobre los cuales pesan restricciones o recargos arancelarios y, como ya hemos comentado, la Patente o Licencia de Navegación, como medio de prueba de la nacionalidad del buque, puede dar lugar a tratamientos especiales por parte del servicio aduanero nacional.

Por vía aérea

Existe una gran similitud entre los documentos de los vehículos marítimos y aéreos que transportan carga, lo cual es comprensible si observamos la influencia que el antiquísimo transporte marítimo ha ejercido sobre el aéreo, de mucha más reciente data.

Así, el manifiesto de carga de las aeronaves juega el mismo rol que sus similares marítimos y deberá contener las mismas menciones y las guías aéreas juegan —mutatis mutandis— igual papel que los conocimientos de embarque del transporte marítimo. Al igual que aquellos, las guías aéreas son contratos privados, son endosables y su legítima posesión hace fe ante la aduana de la propiedad de las mercaderías. Su propiedad es, salvo iguales excepciones que las señaladas para los B/L, requisito legal para la aceptación de la consignación.

Además de los manifiestos y de las guías, el artículo 29 del Convenio sobre Aviación

Civil Internacional, establece que los vehículos aéreos deben portar los siguientes documentos: los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad; las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación; el diario de a bordo; la licencia de estación de radio de la aeronave, si la portare y el listado de los nombres de los pasajeros, con mención de los lugares de embarque y destino.

Por vía terrestre

Los vehículos terrestres que realicen operaciones de tráfico internacional, deberán portar manifiestos carga y conocimientos de embarque terrestres, o los manifiestos y guías de encomienda, según se trate de transporte de carga o de encomienda. Los manifiestos deberán contener la siguiente información: nombre del transportista, cuando se trate de una persona natural o razón social cuando sea persona jurídica; marca, modelo, color y cualesquiera otros datos que identifiquen el vehículo, así como en número de su matrícula y nacionalidad; nombre de los miembros de la tripulación y los números de las licencias de conducir de los conductores; sitios de carga y descarga; número de los conocimientos de embarque; marca y números, clase, cantidad, peso, volumen y contenido de los bultos; fecha de emisión del documento y firma del transportista o de la persona capaz de obligar a la empresa, según se trate de persona natural o jurídica.

Sin que ello obste para que tenga otras menciones, el conocimiento de embarque terrestre contendrá: nombre o razón social, según sea el caso, del transportista; nombre y dirección del remitente, así como la fecha y lugar en que se efectuaron las operaciones de carga; lugar de entrega del cargamento; identificación del destinatario, con señalamiento de su nombre y dirección; cantidad, clase, marcas y números de los bultos, peso bruto o, en su defecto, volumen u otro tipo de medida, (caso de rolas de madera, mercancía a granel, etc.) valor declarado, flete y otros gastos. En caso de mercancías peligrosas, se dejará constancia de ello en este documento, utilizando los términos comúnmente utilizados. El flete y los gastos suplementarios, podrán constar en documento separado.

Una modalidad del transporte terrestre de mercancías es el transporte de encomienda, el cual consiste en el traslado en vehículos de pasajeros de pequeños bultos que no podrán superar los veinte kilogramos de peso ni los cien decímetros cúbicos de volumen, con exclusión de los animales vivos, explosivos u otras materias o sustancias que pudieran poner en peligro la seguridad de los pasajeros. Para amparar las mercancías así transportadas, se prevén dos documentos: el manifiesto de encomienda y la guía de encomienda.

El primero tendrá las mismas menciones que el manifiesto de carga terrestre y las guías información similar a la contenida en los conocimientos de embarque terrestres.

Las mercancías transportadas por tierra sobre las cuales se esté efectuando la operación de tránsito aduanero, deberán estar amparados por un documento de declaración de tránsito, en cuyo cuerpo se

deberá señalar la ruta que obligatoriamente deberá seguir el vehículo respectivo. Es evidente que este documento tiene por objeto facilitar el control sobre las mercancías y el vehículo, así como de hacer prueba que el cargamento ha llegado efectivamente al destino convenido con las autoridades, requisito *sine qua non* para la liberación de la garantía prestada ante la aduana de entrada.