

308909

UNIVERSIDAD PANAMERICANA

20



FACULTAD DE DERECHO  
INCORPORADA A LA  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD  
DEL NAVIERO EN EL TRANSPORTE DE  
MERCADERIAS POR MAR

**TESIS PROFESIONAL**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE

**LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A

**MARIA CAMILA MORILLA ARRIAGA**

DIRECTOR DE TESIS: LIC. FRANCISCO XAVIER MANZANERO ESCUTIA

MEXICO, D.F.

2000

245494



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Dedico este trabajo a:

A Antonio, Camila y a Pablo, porque ustedes son mis héroes y mi ejemplo a seguir en la vida, les agradezco su apoyo, su respeto, sus consejos y sobre todo su amor.

Especialmente al Lic. José Manuel Muñoz, gracias por tu dedicación, por tus enseñanzas, por contribuir de manera tan importante en mi formación como abogado, por apoyarme, por haberme dado la oportunidad de crecer y además te doy gracias por tu amistad y consejo.

Agradezco al Lic. Francisco Xavier Manzanero Escutia, por su apoyo y cooperación en la elaboración del presente trabajo.

A la Universidad Panamericana

A todos aquellos que de alguna manera me ayudaron en la elaboración de esta Tesis.

A mis amigos, con quienes he compartido una parte muy importante de mi vida, que han estado conmigo en las buenas y en las malas, que siempre me han apoyado, escuchado, divertido y con quienes he compartido sueños e ilusiones.

**LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO EN EL  
TRANSPORTE DE MERCADERIAS POR MAR**

**INDICE**

I.	INTRODUCCIÓN	1-6
II.	DEFINICIONES	
	1. EL NAVIERO	7-12
	2. RESPONSABILIDAD	12-25
	A. CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD EN LA LEGISLACION MEXICANA	12-15
	B. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL	15-25
	B.1 RESPONSABILIDAD SUBJETIVA	15-20
	B.1 RESPONSABILIDAD OBJETIVA	20-25
	C. CLAUSULAS LIMITATIVAS DE LA RESPONSABILIDAD	25-27
	3. ANTECEDENTES GENERALES DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD	27-32
	A. DISTINTOS SISTEMAS DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD	32-35
	B. CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE LAS REGLAS SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DEL BUQUE	35-36
	C. ANTECEDENTES EN MEXICO	36-39
III.	LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	
	1. RESPONSABILIDAD CONVENCIONAL DEL NAVIERO	40
	2. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	40-61
	A.- BREVES ANTECEDENTES	40-44
	B.- DEFINICION DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	44-45
	C.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO RECIBO	45-48
	D.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO EVIDENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR AGUA	48-51
	E.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO UN TÍTULO REPRESENTATIVO DE LAS MERCANCIAS.	51-59
	F.- PARTES EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	59-61
	3. ARTICULOS 98, 100 Y 102 DE LA LEY DE NAVEGACION	61-65

LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO EN EL TRANSPORTE DE  
MERCADERÍAS POR MAR

---

IV.	LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO EN LA LEGISLACION MEXICANA Y A NIVEL INTERNACIONAL	
	1. RESPONSABILIDAD LEGAL DEL NAVIERO	66
	2. REGLAS DE LA HAYA	66-78
	3. REGLAS DE HAMBURGO	79-82
	4. COMPARACION ENTRE LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY Y LAS REGLAS DE HAMBURGO	83-89
	5. CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT (COGSA)	90-92
	6.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD POR CREDITOS MARITIMOS. LONDRES 1976.	93-99
	7.- LEY DE NAVEGACION	100-101
V.	CAUSAS POR LAS QUE NO PROCEDE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO	
	1. LEY DE NAVEGACION	102-104
	2. CODIGO CIVIL	104-105
	A. CULPA	105-105
	B. NEGLIGENCIA	105-107
	C. DOLO	107-108
VI.	APENDICE. CASOS DE PROCEDENCIA DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO	
	1. CASO DE PERDIDA Y DAÑO A LA CARGA. BUQUE "CRISTINA C". EXCEPCION DE PLUS PETITIO.	109-115
	2. CASO DEL HUNDIMIENTO DEL BUQUE TABASCO.	116-125
VII.	CONCLUSIONES	126-133
VIII.	BIBLIOGRAFIA	
IX.	ANEXOS	
	1. REGLAS DE LA HAYA-VISBY	
	2. REGLAS DE HAMBURGO	
	3. CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT	
	4. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD POR CREDITOS MARITIMOS	
	3. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE	

## I. INTRODUCCIÓN

La idea de la limitación de responsabilidad en el ámbito marítimo es una idea añeja que surge desde los primeros ordenamientos de la Edad Media. Esta idea de limitar la responsabilidad del naviero se desarrolló en el tiempo en que todo viaje marítimo era considerado una aventura en la que el naviero arriesgaba el total de su capital, o al menos, en una proporción muy grande. En esas circunstancias se hizo deseable que, en interés de la navegación y el comercio, la responsabilidad del propietario del buque pudiese limitarse a proporciones razonables.<sup>1</sup>

Originariamente los privilegios de la exoneración y limitación de la responsabilidad se reservaron solo para los propietarios de los buques, pero pronto se amplió a cualquier persona que tuviera el control del buque, es decir, quien lo explotaba: el naviero.

La figura de la limitación de responsabilidad es una figura cuyos orígenes documentados se remontan aproximadamente al siglo XVII, aunque el concepto surge desde mucho antes. En 1681 apareció la mayor codificación del Derecho Marítimo en las Ordenanzas Marítimas de Luis XIV, en las que se contemplaba la limitación de responsabilidad, y esto significó probablemente la primera instancia al apoyo de la industria marítima.

---

<sup>1</sup> Lord Chorley & O.C. Giles. DERECHO MARITIMO. Tr. Fernando Sánchez Calero. Bosch Casa Editorial. Barcelona, 1962. Pag. 63

Actualmente es por razones de conveniencia, más que de justicia, que esta regla del Derecho Marítimo ha sobrevivido.<sup>2</sup> La justificación moderna de la limitación de responsabilidad del naviero no es únicamente la injusticia que representaría para el naviero el pagar por la totalidad del daño que ha causado; más bien se trata de que el naviero, al limitar su responsabilidad, podrá obtener una cobertura de seguro adecuada contra reclamos de terceras personas que han sido perjudicadas, si los aseguradores pueden calcular exactamente la exposición máxima del riesgo a cubrir. El naviero siempre está sujeto a la "aventura" marítima, por lo que siempre corre un riesgo, al igual que la compañía aseguradora que lo cubre, pero al limitar su responsabilidad las primas a pagar bajan considerablemente por las razones antes expuestas, y, como consecuencia los fletes que cobra el transportista son razonables, que de no contar con el beneficio de la limitación de responsabilidad serían fletes muy altos.

El principio general en materia de obligaciones es que el deudor responde de sus obligaciones con todo su patrimonio, es decir, ilimitadamente. Pero en Derecho Marítimo rige el principio de la limitación de la responsabilidad del naviero. El fundamento de esta tendencia es, en primer lugar, la especial naturaleza del tráfico marítimo, en donde el naviero se mantiene fuera del centro de su empresa -nave-, por lo que la actividad queda fuera de la voluntad del naviero; y en segundo término, el alcance económico tan grande que

---

<sup>2</sup> Gasket, De Battista and Swaton. SHIPPING LAW. Pitman Publishing. Great Britain 1994. Pag. 394

otras actividades no representan. Existe carga cuyo valor supera al valor del buque, y el naviero no podría responder por el valor de la carga. Esta figura surge principalmente para equilibrar el riesgo del naviero y de la carga durante la "aventura" marítima.

Han habido distintos sistemas para medir el límite de la responsabilidad. El más antiguo se basaba en el valor del barco. Un sistema más moderno es aquel que está basado en una legislación británica del siglo pasado que usaba el tonelaje de un barco para medir el límite de la responsabilidad. Este sistema es utilizado actualmente. También han habido intentos de unificar las reglas sobre la limitación de responsabilidad del naviero a nivel internacional lo que ha dado como resultado tres convenciones internacionales.

El fundamento de la responsabilidad del naviero, especialmente tratándose de responsabilidad extracontractual, es el hecho de que el naviero, al poner en movimiento un buque, crea una posibilidad de actos dañosos para terceros que constituyen el riesgo que el naviero asume. Estaríamos hablando en este caso de la responsabilidad objetiva o teoría del riesgo creado del artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal, que en adelante nos referiremos como Código Civil, ya que el naviero es responsable por el solo hecho de hacer uso de cosas peligrosas.

Nuestra legislación contempla expresamente la figura de la limitación de responsabilidad en el artículo 104 de la Ley de Navegación vigente, en la que se le permite al naviero, es decir todo aquel que explota comercialmente el barco aunque sea por un solo viaje, limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías que transporta a una suma determinada mediante una fórmula señalada en dicho artículo.

Asímismo el artículo 132 de la Ley de Navegación, al regular la responsabilidad civil de los navieros, entre otros, hace referencia expresa al Convenio Internacional sobre la responsabilidad nacida de Créditos Marítimos, que a la letra dice:

“Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte”

Por lo anterior, es importante estudiar cómo se rige la limitación de la responsabilidad de los navieros u operadores bajo los tratados internacionales aplicables en nuestro país.

El tratado internacional que México ha firmado y que forma parte del presente estudio, así como sus protocolos que regulan la materia de los conocimientos de embarque, y que conceden el derecho al naviero u operador para que limite su responsabilidad en caso de que se haya dañado o extraviado la carga, son los siguientes:

a) El Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. Firmado en Bruselas, Bélgica en 1924, mejor conocido como las Reglas de La Haya.

b) Protocolo Modificativo del Convenio Internacional de 25 de agosto de 1924 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, conocido como Reglas de la Haya-Visby, firmado en Bruselas, Bélgica en 1968.

c) Protocolo que modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque del 25 de agosto de 1924, como se enmendaron por el Protocolo del 23 de agosto de 1968. Firmado también en Bruselas en 1979. Conocido como el Protocolo SDR.

Las Reglas de La Haya y sus Protocolos Visby y SDR fueron aprobados por la Cámara de Senadores el 18 de diciembre de 1993, lo cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 17 de enero de 1994. Las Reglas fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 25 de agosto de 1994.

También debe mencionarse el Convenio Internacional sobre Responsabilidad nacida de Créditos Marítimos firmado en Londres en 1976, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de agosto de 1994.

En la presente tesis estudiaremos la limitación de responsabilidad marítima a la que tiene derecho el naviero al transportar por mar mercancías, así como sus antecedentes, fundamentos, su regulación nacional e internacional y sus aplicaciones prácticas.

## II. DEFINICIONES

### 1. EL NAVIERO

La Ley de Navegación en su artículo 16 define al **naviero** o **empresa naviera** como “la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal”. Además, lo distingue de otros conceptos, que a continuación se citan:

“El **Armador** es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar o avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación con objeto de asumir su explotación y operación”.

Al **Propietario** la Ley de Navegación lo define como la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

La especial naturaleza del tráfico marítimo impone ciertas salvedades al concepto genérico de comerciante, básicamente porque cada viaje marítimo es considerado como una empresa aislada, constitutiva de una sola unidad jurídica, por lo que el naviero puede no ejercer el tráfico marítimo como su actividad habitual u ordinaria, requisito que el Código de Comercio en su artículo 3 fracción I señala para que una persona sea considerada como comerciante.

El concepto de naviero ha evolucionado en el tiempo. En el Derecho Romano Ulpiano se refirió a la actividad marítima de la siguiente manera: "*Qui navem exercet, ad quem obventiones et redditus omnes perveniunt, sive is dominus navis sit, sive a domino navem per aversionem conduxit vel ad tempus vel in perpetuum*".<sup>3</sup> Los romanos atribuían la condición de *exercitor* a la persona que obtenía ganancias a través de la explotación de un buque, ya fuera propio o rentado. En un principio el dueño de la nave compraba mercancías para revenderlas, era comerciante, y a la vez era el dueño del barco, era el cargador y el capitán. Más tarde el propietario del buque se convirtió en la persona que sólo obtenía ganancias por el transporte de mercancías, de otras personas, en su barco.

Durante la Edad Media la forma corporativa o asociativa dota a la empresa marítima de vida propia y facilita la distribución personal de sus grandes riesgos. Surgieron, en esta época, dos figuras: la *colonna* y la *commenda*.

La *colonna* era un contrato por el cual existía un acuerdo entre el propietario del buque (*patronus*) o los representantes del propietario y el capitán del buque (*nauclerus*), los cargadores o capitalistas (*colonnistas*), que eran los dueños de la mercancía, y la tripulación, para distribuirse entre todos ellos el producto y los beneficios de la

---

<sup>3</sup> Garriguez, Joaquín. CURSO DE DERECHO MERCANTIL. Edit. Porrúa. 7ª Edición. México 1987. Pag. 563 "Quien pone en movimiento una nave o todo aquel a quien le llegan anuncios de regreso, o éste es el amo de la nave o para el amo condujo la nave, ya sea por un tiempo o por siempre". Traducción libre de Lindy Arriaga Díaz.

explotación. Las partes participaban de las pérdidas y las ganancias, excepto la tripulación, ya que ésta sólo participaba de las ganancias pero no de las pérdidas. Este contrato se llamó *colonna* porque el dueño de la nave o patronus redactaba una lista o *columna*, antes de iniciar el viaje, que mostraba la participación de cada parte, llamados por ello *colonnistas*.<sup>4</sup>

Por otra parte la *commenda* fue la figura que dio origen a la asociación en participación o a la sociedad en comandita. Su característica fue el depósito de cosas, ya fueran mercancías, dinero, o la nave, como elementos capitalistas de la industria. En el Consulado del Mar, que es la compilación de los usos que durante la Edad Media representaron el Derecho dominante en todo el Mar Mediterráneo, se habla del titular de la industria marítima, empresario o comerciante marítimo (*senyor de la nau*), el cual puede ser gestor de su propio buque o puede ser simple poseedor del buque a título de *commenda*.

Es así como se distinguen con el tiempo tres figuras: el *senyor de la nau*, el empresario; el *nauclerus*, el director marítimo o capitán, y; los dueños de la carga, los cuales custodiaban la carga durante todo el viaje, y después confiaron la custodia de la misma a personas llamadas sobrecargos. Es durante el siglo XIV cuando se da la separación entre la empresa marítima (armamento y explotación del buque) y la empresa comercial (dueños de las mercancías que se dedicaban a la compra y venta de las mismas). La razón principal fue

---

<sup>4</sup> Op. Cit. pag. 563

la aparición del seguro marítimo que hizo que los dueños de la carga ya no tuvieran que custodiarla personalmente durante el viaje. El propietario entonces se convierte además de armador, en empresario, y esto pasa a través de los siglos hasta plasmarse en el Código Napoleónico, y así pasar a las distintas legislaciones del siglo XIX. Fue hasta dicho siglo que los empresarios marítimos individuales dejaron de existir, porque con las transformaciones técnicas y económicas se requirieron cada vez capitales más grandes que sólo podían soportar sociedades y no personas individuales.

Para Garriguez, lo decisivo para atribuir la calidad de comerciante marítimo es tener la titularidad de la empresa mercantil que lo explote, utilizando al buque como fuente de lucro mercantil, sea propietario o no de la nave.<sup>5</sup> Destacando dos características:

- 1.- Que el naviero tenga a su disposición el buque, sin importar el título por el que lo tenga (propiedad, usufructo, arrendamiento, prenda).
- 2.- Dedicar el buque a la navegación para obtener un lucro, es decir, mercante, o simplemente armarlo para esa navegación.

La anterior Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 definía a la empresa marítima como "el conjunto de trabajo, elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo". Los elementos de la empresa marítima son, en esta definición: en primer lugar, el naviero o titular de la empresa marítima, coordinador de todo el complejo

---

<sup>5</sup> IBIDEM Pag. 565

constitutivo de la empresa; en segundo lugar, las personas que prestan a la empresa su trabajo: capitán, tripulación, personal no embarcado, gerentes, empleados, etc. y personal auxiliar como los agentes marítimos.

El maestro Cervantes Ahumada establece que la empresa marítima es una universalidad de hecho, es decir, un conjunto de bienes coordinados con un destino común, con una finalidad determinada. Establece que la empresa como tal no tiene personalidad jurídica, sino su titular, es decir el naviero. Y esta universalidad de hecho puede comprender a su vez otras universalidades, como son los buques.<sup>6</sup> La Nueva Ley de Navegación, otorga personalidad jurídica tanto a la persona física o moral que tenga el carácter de naviero, de conformidad con el artículo 16 del mismo ordenamiento.

En mi opinión, Cervantes Ahumada al referirse a la empresa marítima como una universalidad de hecho sin personalidad jurídica, se confundió con el patrimonio en sí de la empresa marítima, ya que cualquier empresa, como unidad económica, tiene un patrimonio que constituye una universalidad de hecho, es decir, un conjunto de bienes destinados a un fin común, que por supuesto no tienen personalidad jurídica; sin embargo, no debemos confundirnos con la empresa marítima como ente sujeto de derechos y obligaciones, por lo tanto, con personalidad jurídica, y con un patrimonio.

---

<sup>6</sup> Cervantes Ahumada, Raul. DERECHO MARITIMO. Edit. Herrero. 1ª. Reimpresión. México D.F. 1989. Pag. 821

Cabe aclarar que basta un sólo viaje para atribuir al empresario marítimo la calidad de comerciante. La razón es la siguiente: cada viaje representa una empresa distinta, una **aventura**, que termina con el buen arribo de la nave. Esto está plasmado en el artículo 16 de la Ley de Navegación ya que establece qué se tiene la calidad de naviero por el hecho de operar y explotar un buque "aun cuando ello no constituya su actividad principal". Es una empresa porque hay una organización de elementos reales y personales dirigidos hacia una finalidad lucrativa, pero también existe un riesgo de pérdida. Lo esencial en el concepto de comerciante marítimo o naviero es que sea titular de una empresa que tenga uno o varios buques como base económica de su actividad lucrativa.

Como conclusión podemos decir que naviero es la persona física o moral que utiliza un buque para operarlo y explotarlo, aunque sea por una sola vez, obteniendo un lucro con ello.

## **2. RESPONSABILIDAD**

### **A. CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD EN LA LEGISLACION MEXICANA**

En este capítulo trataremos solamente la responsabilidad civil, sin tocar otros tipos de responsabilidades como la penal o administrativa, ya que este trabajo se aboca al estudio de las relaciones entre particulares solamente, y es por eso que trataremos de estudiar brevemente en que consiste la responsabilidad civil y los

tipos de esta para poder entender más adelante en que consiste la limitación de la responsabilidad del naviero.

La palabra "responsabilidad" proviene de "*respondere*" que significa: prometer, merecer, pagar. De "*responsum*" que es el obligado o responsable a responder de algo o de alguien. "*Respondere*" está estrechamente relacionada con la expresión "*spondere*" que era la expresión solemne en la forma de la *stipulatio*, por la cual alguien asumía una obligación.<sup>7</sup>

La responsabilidad la podemos definir como:

- a) La obligación de reparar los daños y resarcir los perjuicios consecuencia de un comportamiento propio o ajeno, o por la naturaleza misma de las cosas.
- b) También como la obligación que tiene una persona de indemnizar a otra los daños y perjuicios que se le han causado.<sup>8</sup>
- c) Es la imputación a una persona de las consecuencias de un hecho o acto jurídico.

El autor García Amigo<sup>9</sup> define a la responsabilidad como "toda obligación de satisfacer por quien lo deba o por otra persona cualquier

---

<sup>7</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. UNAM Tomos I-IV. 2ª. Edición. Edit. Porrúa. México 1988. Tomo III Pag. 2825

<sup>8</sup> Borja Soriano, Manuel. TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES. Edit. Porrúa 13ª edición. México D.F. 1994. Pag. 456

pérdida o daño que se hubiere causado, aun sin mediar culpa, a un tercero porque así lo exija la obligación ordinaria, o se halle determinado por la ley, prevista en las estipulaciones del contrato o se deduzca de los hechos acaecidos, aunque no haya intervenido culpa o negligencia”.

Estos son los conceptos generales de la responsabilidad, la cual se genera por haber causado un daño, ya sea con motivo del incumplimiento a un acuerdo entre las partes, o bien sin que medie ningún acuerdo entre las partes. En el primer caso hablamos de la responsabilidad contractual, que nace a partir del incumplimiento de una parte de la obligación preexistente que tenía con la otra mediante un acuerdo de voluntades; en el segundo caso es responsabilidad extracontractual porque no existe un vínculo preexistente que obligue a ambas partes hasta la producción del hecho o acto jurídico que ocasiona una merma en el patrimonio o lesión en la persona y con ello nace la responsabilidad del causante de pagar los daños y perjuicios ocasionados al otro.

Estos conceptos están plasmados, entre otros, en los capítulos II al VI del libro de las Obligaciones del Código Civil, en lo que respecta a la responsabilidad extracontractual; y de los artículos 2104 al 2118 del mismo ordenamiento relativos al incumplimiento de las obligaciones generadas mediante acuerdo entre las partes, es decir, responsabilidad contractual.

---

<sup>9</sup> García Amigo, Manuel. CLAUSULAS LIMITATIVAS DE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL. Edit. Tecnos. Madrid 1965. Pag. 71

El Código Civil se ocupa separadamente de las dos especies de responsabilidad: de la extracontractual en el título denominado "Fuentes de las Obligaciones", y de la contractual, en el título "Efectos de las obligaciones" al tratar el incumplimiento de las mismas.<sup>10</sup> En este estudio nos remitiremos a éste apartado, así como a los artículos 1910 y 1913 del Código Civil en lo que respecta a la responsabilidad extracontractual.

La responsabilidad presupone un deber, pero no se debe confundir con el mismo ya que son dos conceptos diferentes.

El **deber** es la conducta que de acuerdo con un orden jurídico se debe de hacer u omitir.

La **obligación** es un deber de contenido patrimonial.

La **responsabilidad**, por otro lado, señala quien debe de responder del cumplimiento o incumplimiento de tal deber.

Para Ignacio Galindo Garfias la responsabilidad es una obligación de segundo grado porque aparece cuando la primera no se cumple.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Borja Soriano, Manuel. Op. Cit. pag. 457

<sup>11</sup> Galindo Garfias, Ignacio. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO UNAM 2ª. Edición. México 1988 Tomo III Pag 2824

## **B. RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL Y EXTRA CONTRACTUAL**

Como ya se mencionó, la responsabilidad de reparar los daños y perjuicios causados puede nacer como consecuencia del incumplimiento a un convenio entre las partes o de un hecho, sin que hubiera habido convenio anterior al hecho causante del daño.

En la responsabilidad extracontractual la conducta del responsable es indebida porque ha violado un deber impuesto por el ordenamiento jurídico, o bien porque ha incurrido en lo que se conoce como responsabilidad objetiva, a la cual me referiré más adelante.

En la responsabilidad contractual la violación se ha producido faltando al cumplimiento de una obligación concreta, previamente contraída.

Este tipo de responsabilidad, por lo tanto, surge por haber incumplido una obligación preexistente adquirida por un acuerdo de voluntades celebrado entre las partes.

El artículo 1910 del Código Civil dispone que "El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause un daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se causó por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

Obrar ilícitamente significa realizar una conducta o no realizarla, es decir una acción o una omisión, pero cuyas consecuencias sean la violación del deber jurídico, es decir, aquello a lo que estamos obligados a hacer o no hacer. Esta violación al deber jurídico puede ser de un deber impuesto por el ordenamiento, como ya dijimos, o de un deber contraído con otra u otras partes mediante un convenio.

Por otra parte, existen dos grandes formas de aplicar la responsabilidad:

- 1) La responsabilidad por culpa o responsabilidad subjetiva.
- 2) La responsabilidad objetiva.

### **B.1 RESPONSABILIDAD SUBJETIVA**

En la responsabilidad subjetiva o responsabilidad civil debe mediar la "culpa" por parte del responsable del hecho dañoso. El autor del hecho ilícito debió tener la intención de cometerlo o bien habiéndolo previsto no lo impidió.

La teoría de la responsabilidad subjetiva se ocupa de estudiar los hechos ilícitos, es decir aquel que produce la violación de un deber, ya provenga de la voluntad, ya de la ley, como fuentes de las obligaciones. Se funda en un elemento de carácter psicológico: la intención de dañar, es decir, obrar con dolo o bien proceder sin la

intención de dañar, pero con culpa porque no se hayan tomado las precauciones necesarias, porque se incurra en descuido o negligencia.<sup>12</sup> Es subjetiva en tanto que estudia la voluntad de quien causó el daño, y dicha voluntad debe de ser ya sea culposa o dolosa.

En el artículo 1910 de nuestro Código Civil, previamente transcrito, se enuncia el principio general de la responsabilidad civil o subjetiva.

Basta con que el acto sea contrario a las buenas costumbres o ilícito, que viole una norma prohibitiva o imperativa, que no esté tipificado como delito, para que al causar un daño exista la obligación de repararlo.

Para entender el concepto del Código Civil debemos saber a que se refiere el legislador cuando señala que el causante del daño debe obrar ilícitamente o contra las buenas costumbres.

El artículo 1830 del Código Civil establece que es ilícito "el hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres". Orden público es definido como los principios, normas e instituciones que no pueden ser alterados ni por la voluntad de individuos, por no estar bajo el imperio de la "autonomía de la voluntad", ni por la aplicación del derecho extranjero.<sup>13</sup> No sólo son

---

<sup>12</sup> Rojina Villegas, Rafael. COMPENDIO DE DERECHO CIVIL. TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES. Tomo III Edit. Porrúa México 1993. Pag. 293

<sup>13</sup> Tamayo y Salmorán, Rolando. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Tomo II Pag. 2281

normas legisladas, también comprende tradiciones y prácticas del foro. Tamayo y Salmorán opina que el orden público es "la cultura jurídica de una comunidad determinada, incluso sus tradiciones, ideales e incluso, su historia institucional".<sup>14</sup> Son normas invariables y necesarias que comprenden una utilidad pública, y por ello no se pueden modificar.

Las buenas costumbres, por otra parte, corresponden a un concepto difícil de determinar, inclusive es un concepto que la doctrina no ha podido definir claramente por la imprecisión de su contenido, ya que están conformadas por los principios éticos sociales de conducta aceptados por una comunidad en un momento determinado, por lo que dichos principios pueden cambiar con el tiempo y en cada comunidad. Es un "Concepto relativo a la conformidad que debe existir entre los actos del ser humano y los principios morales... comprende la valoración fundamental de determinados modelos de vida e ideas morales admitidas en una determinada época y sociedad."<sup>15</sup>

Para la teoría de la responsabilidad subjetiva basta que el causante del daño realice lo prohibido por una disposición legal o deje de hacer lo que esta ordena, causando un daño.<sup>16</sup>

Por lo tanto, en el Derecho Mexicano los elementos de la responsabilidad civil son los siguientes:

---

<sup>14</sup> IBIDEM Pag. 2281

<sup>15</sup> Pérez Duarte, Alicia Elena y Sánchez-Cordero Dávila Jorge A. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO Tomo I Pag. 363

<sup>16</sup> Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit. Pag. 288

- a) La comisión de un daño, es decir, una pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio;<sup>17</sup>
  
- b) La culpa, entendiéndose por culpa todo acto ejecutado con negligencia, descuido, falta de previsión, o bien, con la intención de dañar, en cuyo caso esa culpa toma el nombre de dolo;
  
- c) La relación de causa y efecto entre el hecho y el daño, ya que el hecho culposo debe traer como consecuencia un daño, ya que si se realiza una actividad con la intención de dañar o sin la intención pero con descuido, y no se produce un daño, entonces no surge ningún tipo de responsabilidad por parte de quien realiza el hecho.

## **B.2 RESPONSABILIDAD OBJETIVA**

En la responsabilidad objetiva no importa la "culpa" del responsable sino que basta que el hecho dañoso se realice, haya habido o no culpa del autor, para que se apliquen las consecuencias de sanción al individuo considerado responsable.<sup>18</sup>

Este tipo de responsabilidad se llama objetiva ya que precisamente la responsabilidad del individuo se funda en que el daño fue causado por circunstancias independientes a la voluntad del que ha causado el daño, es decir, no ha mediado culpa, al contrario, se ha

---

<sup>17</sup> Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal. Artículo 2108

<sup>18</sup> Tamayo y Salmorán. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Tomo III Pag. 2827

actuado lícitamente, sin embargo, el causante del daño es responsable en tanto ha creado un riesgo a través del empleo de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosos en sí mismos, a pesar de que se hayan utilizado con las precauciones necesarias.

Es por ello que este tipo de responsabilidad se llama también Teoría del Riesgo Creado, originada en el siglo XIX, y en la cual se sustituye la idea de culpa por la idea del riesgo que origina la responsabilidad.<sup>19</sup> El riesgo creado se convierte en fundamento de la responsabilidad, sin necesidad de análisis de elementos subjetivos.

Esta teoría está contemplada en nuestro Código Civil en el artículo 1913, que establece lo siguiente:

“Cuando una persona hace usos de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

Para Rojina Villegas, los elementos de la responsabilidad objetiva son:

---

<sup>19</sup> Carreras Maldonado, María. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Tomo III Pag. 2840

- a) El uso de cosas peligrosas, es decir, mecanismos, aparatos o sustancias, que por su naturaleza puedan crear un riesgo para la colectividad.<sup>20</sup>
  
- b) La existencia de un daño de carácter patrimonial, es decir una pérdida o menoscabo en el patrimonio de la víctima.
  
- c) La relación de causa y efecto entre el hecho y el daño.

En síntesis, la teoría del riesgo creado, que da lugar a la responsabilidad objetiva, se puede enunciar de la siguiente manera: "todo el que cause un daño, por ser responsable de sus propios actos debe indemnizar al perjudicado, debe soportar el riesgo haya o no culpa, en virtud de que ese autor del hecho de alguna manera se beneficia con el empleo de cosas peligrosas y por ello su patrimonio debe sufrir la disminución equivalente a la indemnización que debe recibir el perjudicado, quien solo tendrá que demostrar el hecho, el daño, y la relación de causa y efecto entre uno y otro".<sup>21</sup>

Existen dos excepciones a esta responsabilidad:

- a) Que se demuestre que el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit. Pag. 276

<sup>21</sup> Carreras Maldonado, María. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Tomo III Pag. 2840

<sup>22</sup> Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal. Artículo 1913

Por culpa se entiende aquel obrar que sin intención y sin la diligencia debida, causa un resultado dañoso, previsible y penado por la ley. Es la no previsión de lo previsible y evitable.

Negligencia es la falta de actividad necesaria para prever y evitar sucesos o consecuencias inconvenientes; es un descuido; una omisión de la atención y diligencia debidas.

El Código Civil en el artículo 2025 establece que "Hay culpa o negligencia cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa o deja de ejecutar los que son necesarios para ella".

b) Que el daño se produzca por caso fortuito o fuerza mayor,<sup>23</sup> ya que nadie está obligado al caso fortuito.

Tanto el caso fortuito como la fuerza mayor son acontecimientos inevitables. "Son aquellos sucesos que no hubieran podido preverse, o que, previstos, fueran inevitables"<sup>24</sup>

El Código de Napoleón definía al caso fortuito y a la fuerza mayor como " causas extrañas a su voluntad (del deudor), que no pueden serle imputadas"<sup>25</sup>

---

<sup>23</sup> Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal. Artículo 2111

<sup>24</sup> Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit. Pag. 384

<sup>25</sup> IBIDEM Pag. 384

Tradicionalmente se ha establecido una diferencia entre ambos conceptos; el caso fortuito es un acontecimiento inevitable de la naturaleza, como los huracanes o terremotos. En cambio la fuerza mayor se refiere a hechos del hombre, como por ejemplo una guerra.

La responsabilidad objetiva o teoría de la responsabilidad por el riesgo creado, es llamada de esa forma porque el causante de un daño es responsable del mismo por el sólo hecho del riesgo generado por la maquinaria o herramientas utilizadas.

Para efectos del presente estudio debemos tomar en cuenta que el naviero es responsable del daño que cause a la carga por el solo hecho de ser la persona que transporta las mercancías en el buque, y este debe ser considerado como un mecanismo, instrumento o aparato peligroso a la luz del artículo 1913 del Código Civil ya citado.

A este respecto existe además una tesis del Poder Judicial mexicano que considera a un barco una máquina peligrosa, como se puede interpretar del texto, para efectos de determinar la responsabilidad objetiva.

#### **“DAÑOS CAUSADOS POR LAS EMBARCACIONES. FUERZA MAYOR (RESPONSABILIDAD OBJETIVA).**

“ No obstante que un barco puede ser considerado un objeto o máquina peligrosa cuando funciona o camina normal o anormalmente, por la velocidad, energía o fuerza que desarrolla, si cuando se causaron los daños no navegaba, sino que era arrastrado por el viento o huracanes y las

corrientes impetuosas; y no ejecutaba, por lo mismo, sus maniobras ordinarias, no puede decirse que una persona "hacia uso", en los términos del artículo 1913 del Código Civil, de tal embarcación, y esa situación es equivalente a la prevista por el artículo 1914 del mismo Código, ya que el empleo del mecanismo, instrumento, etc. no debe ser obligado por una fuerza mayor."<sup>26</sup>

A la luz de la teoría de la responsabilidad por el riesgo creado, es el naviero quien es responsable por el solo hecho de "hacer uso" de una máquina peligrosa, como lo es el barco. Ese es el principio general, mismo que admite excepciones que ya mencionamos, culpa o negligencia inexcusable de la víctima y caso fortuito o fuerza mayor.

### **C. CLAUSULAS LIMITATIVAS DE LA RESPONSABILIDAD**

Con el desarrollo de la industria y la expansión del comercio a nivel nacional e internacional desde el siglo pasado surgieron empresas, y las existentes crecieron, que pudieran dar solución a este gran desarrollo, utilizando medios mecánicos que supusieron un riesgo considerable. Tal es el caso de las empresas navieras. Es por ello que la legislación tuvo que responder y regular las relaciones que surgían entre estas empresas de gran tamaño y los particulares que requerían sus servicios.

El riesgo que el empresario estaba contrayendo era soportado por él en su totalidad, pero en la práctica se consideró justo que el

---

<sup>26</sup> JURISPRUDENCIA. Sexta Epoca, Cuarta Parte. Volúmen III Pag. 105 A.D. 2787/56. PEMEX

particular, por ser beneficiario de dicho servicio que de otra manera no podría realizar, también absorbiera ciertos riesgos. Estas empresas comenzaron a redactar unilateralmente contratos en los que se veían beneficiadas pero dejando al particular sin defensa posible al imponerle una serie de cláusulas que limitaban la responsabilidad de la empresa. Es así como surgen a la vida jurídica las cláusulas limitativas de responsabilidad o cláusulas que limitan la responsabilidad del acreedor frente al deudor.

Cabe aclarar, que en el medio marítimo dichas condiciones de limitación de responsabilidad del naviero eran conocidas de antaño, pero es hasta que se incorporan los términos del contrato de transporte de mercancías por mar al conocimiento de embarque, que dichas cláusulas son plasmadas en un documento, esto en el siglo XIX.

Las cláusulas limitativas de la responsabilidad son pactos que en cualquier modo limitan la responsabilidad contractual determinada legislativamente en el Código.<sup>27</sup>

Son cláusulas ya que están contenidas en un contrato o acuerdo de voluntades, se encuentran insertadas en relaciones contractuales y presuponen la existencia de una relación contractual; son limitativas en tanto que excluyen, exoneran o limitan el número de causas de atribuciones de la responsabilidad.

---

<sup>27</sup> García Amigo, Manuel. Op. Cit. Pag. 85

Estas limitaciones convencionales de la responsabilidad son pactos contractuales determinados entre acreedor y deudor, por lo que deben de ser conocidas y aceptadas libremente por ambas partes contratantes.

Jurídicamente las cláusulas que limitan la responsabilidad son perfectamente válidas por la autonomía de la voluntad que rige al derecho privado. Las partes pueden pactar válidamente cláusulas que determinen la extensión de su responsabilidad en tanto no se sobrepasen los límites marcados por la ley.

En la vida práctica los pactos que limitan la responsabilidad, especialmente en el ámbito marítimo, son válidos y están justificados por el riesgo que implica al empresario o naviero el ejercicio de la actividad marítima. Tan importante es para la actividad marítima el que se limite la responsabilidad, que no sólo contractualmente se puede pactar, sino que la ley, como lo es la Ley de Navegación y ordenamientos jurídicos internacionales, han regulado esta situación intentando ser justos tanto con el naviero como con los particulares que usan el servicio.

### **3. ANTECEDENTES DE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO**

Aparentemente el mar y ríos o lagos grandes se hicieron accesibles a través del barco relativamente poco después del

descubrimiento de la agricultura, y una vez que el hombre descubrió la "aventura" marítima se fue haciendo cada vez más común por ser un excelente medio de comunicación. Para el año 3000 A. de C. ya se habían establecido puertos en los que los pueblos antiguos comercializaban. El transporte de mercancías entre las civilizaciones antiguas se dio principalmente por dos razones: primero, porque las civilizaciones antiguas, como los fenicios o los griegos, estaban asentados a las orillas del Mar Mediterráneo y, segundo, por las dificultades que representaba el transporte por tierra. Desde entonces debieron de haber surgido problemas entre los dueños de las mercancías y problemas relativos al transporte de dichas mercancías, porque fue así como se empezaron a formar ciertas costumbres para solucionar problemas marítimos y problemas relacionados con la carga, pero nada quedó escrito.

Es sabido que varios pueblos de la antigüedad como Babilonia, Egipto, Grecia, Rodas o Fenicia alcanzaron un elevado grado de desarrollo mercantil y marítimo, regulado seguramente por normas que obedecían a las necesidades y conflictos que surgieron de esas relaciones. Sin embargo no se dejó nada escrito, por lo menos que llegara hasta nuestros tiempos, sino hasta las Doce Tablas de Justiniano.

El primer antecedente del Derecho Marítimo es la Ley de Rodas que data del siglo tercero A. de C. Rodas era uno de los puertos más importantes del Mediterráneo. Estas leyes fueron la primera

codificación de usos y costumbres que se hizo en el Mar Mediterráneo. Una de las principales instituciones que hasta la fecha existe derivada de esta época es la Avería Gruesa. Esto lo sabemos porque el Digesto de Justiniano cita como autoridad en el ramo marítimo a la Ley de Rodas y, de hecho, en el mismo Digesto se contienen algunas disposiciones relativas al Derecho Marítimo.

Fue hasta el año 1000 D. de C. que el comercio marítimo comenzó a desarrollarse con gran velocidad. En esas fechas aparecieron los Roles de Olerón, promulgados por Leonor de Alquitania, basados presumiblemente en las Leyes de Rodas e introducidos a Inglaterra por Ricardo I, hijo de Leonor de Alquitania, alrededor del año 1190.<sup>28</sup> Los Roles de Olerón codificaron los usos y costumbres en cuanto al transporte marítimo de mercancías y consideraban al transportista como responsable absoluto de cualquier daño que sufriera la carga. Además hay que recordar que en esa época el dueño del barco y naviero era dueño también de la carga generalmente. El Libro Negro del Almirantazgo codificó en Inglaterra los Roles de Olerón en 1336, conjuntando los antiguos usos y costumbres marítimos.

En el Atlántico y en el Báltico surgieron también leyes como las de Wisby o las de Hansa, ambos pueblos del Báltico.

---

<sup>28</sup> Álvarez del Castillo, Joaquín. El Convenio Internacional Para la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque y sus Protocolos de los años 1968 y 1979.

En el siglo XIII empezaron a florecer las ciudades-estado italianas. En el año 1400 Venecia tenía un gran poderío comercial y marítimo, se dice que tenía una flota de 3000 barcos.<sup>29</sup> Fue este período de gran tráfico comercial y marítimo que dio nacimiento a la legislación mercantil. Se crearon tribunales especiales en pueblos y puertos del Mediterráneo para resolver problemas surgidos por el tráfico comercial y marítimo. Los jueces guardaban por escrito resúmenes de cada caso, así fueron constituyéndose precedentes que tenían fuerza obligatoria. De esta actividad surgieron costumbres obligatorias y codificaciones, dos de estas codificaciones fueron: las Tablas de Amalfi, una ciudad cerca de Nápoles, que datan del siglo XVI y el "*Livre del Consolat de mar*"<sup>30</sup> conocido como el Consulado del Mar de Barcelona del siglo XV que codificó, entre otras cosas, los usos y costumbres marítimas. Ambos retoman en gran parte las disposiciones de los Roles de Olerón. En esa época la figura de la limitación de responsabilidad del transportista se conocía mediante la institución de la fortuna de mar, la cual limitaba el pago de responsabilidades del naviero al valor de su buque y fletes.

El derecho que regulaba al comercio marítimo constituía, a través de las reglas regionales que se dieron con la codificación de las costumbres y usos marítimos, uno de los más perfectos ejemplos de homogeneidad, pero con el surgimiento de los Estados Nacionales Europeos dieron lugar a leyes de tipo nacional, como por ejemplo la

---

<sup>29</sup> Gilmore, Grant; Balck Jr., Charles. THE LAW OF ADMIRALTY. The Foundation Press, Inc. 2<sup>nd</sup>. Edition. New York. Pag. 5

<sup>30</sup> IBIDEM Pag. 5

Ordenanza de la Marina de Luis XIV promulgada en 1681. Napoleón, también codificó el derecho francés y todos los países siguieron su ejemplo. Surgió el Código Francés de Comercio en 1807.

A fines del siglo XIX la dispersión legislativa y el crecimiento del transporte marítimo de mercancías generaron serios problemas, que orillaron a la comunidad marítima a orientar sus esfuerzos para crear una regulación de tipo internacional.

La figura de la limitación de responsabilidad del naviero tiene antecedentes especiales como a continuación veremos.

- a) Sistema de la ejecución real (Sistema Alemán).
- b) Sistema de la Suma de Responsabilidad (Sistema Inglés).
- c) Sistema de la responsabilidad por el valor (Sistema Norteamericano).
- d) Sistema del Abandono (Sistema Latino).

El principio de la responsabilidad limitada del naviero aparece regulada por escrito ya en el Consulado del Mar, y pasa a la ordenanza marítima francesa de 1681. Sin embargo, como ya hemos visto, la idea se desarrolló en el tiempo en que todo viaje marítimo era considerado una aventura, en la que el propietario arriesgaba la totalidad de su capital. En esas circunstancias se convirtió en una necesidad, más bien de tipo económica en interés de la navegación y del comercio, la posibilidad de limitar la responsabilidad del propietario

para que ésta fuera razonable. Originariamente los privilegios de la exoneración y limitación de la responsabilidad se reservaron solo para los propietarios de los buques, pero pronto se amplió a cualquiera que tuviera el control del buque, es decir, quien lo explotara: el naviero.<sup>31</sup> Que como vimos en la primera parte de este estudio puede no ser solo el propietario, sino también el fletador o el armador.

## **A) DISTINTOS SISTEMAS DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD**

### **a) Sistema de la ejecución real (Sistema Alemán)**

Este sistema se funda en el concepto germano de la pura responsabilidad real, mismo que se basa en la distinción entre deuda y responsabilidad: el naviero *debe* ilimitadamente, pero en el procedimiento tiene derecho a que la ejecución por aquella deuda se limite al buque y al flete que constituyen la llamada "Fortuna de Mar" (limitación de responsabilidad estricta). El patrimonio marítimo quedará separado del resto del patrimonio del naviero, además que habrá tantos patrimonios como buques explote, cada uno constituirá un patrimonio de ejecución independiente.<sup>32</sup>

### **b) Sistema de la suma de responsabilidad (Sistema Inglés)**

Este Sistema fue introducido por primera vez en 1734 tomando como medida el valor del buque y del flete (Fortuna de Mar), pero en

---

<sup>31</sup> Lord Chorley & O.C. Giles. Op. Cit. Pag. 63

<sup>32</sup> Garrigues, Joaquín. Op. Cit. Pag. 574

1862 el *Merchant Shipping Act* introdujo un método más preciso de cálculo: el tonelaje del buque. El tonelaje bruto para los buques de vapor y el tonelaje neto para los barcos de vela.<sup>33</sup> En caso de daños materiales responde hasta el importe de ocho libras por tonelada registrada, tratándose de daños personales responde hasta el límite de 15 libras esterlinas por tonelada. Por supuesto que estas cifras han sufrido modificación conforme han pasado los años, pero el sistema es el mismo.

Este sistema fue muy bien aceptado a nivel mundial, pero presentó un problema: que la unidad monetaria fuera la libra esterlina, ya que representaba el riesgo de que su valor disminuyera a causa de una inflación, es por eso que se basó más tarde en el valor oro, llamándole a la unidad de cuenta Franco Oro o Franco Poincaré, por ser una unidad más estable. En 1970 el Fondo Monetario Internacional, buscando complementar el oro y el dólar como monedas de reserva creó una nueva unidad de cuenta llamada Derecho Especial de Giro (DEG).

### **c) Sistema de la Responsabilidad por el valor (Sistema Norteamericano)**

Es una combinación del sistema germano y del sistema inglés, en este sistema la responsabilidad del naviero no puede exceder del valor del buque o del flete exigible o del valor de la participación de

---

<sup>33</sup> Lord Chorley & O.C. Giles. Op. Cit. pag. 70

cada propietario si el buque pertenece a varios. La responsabilidad del buque está limitada al interés del naviero en el buque y en el flete pendiente.

En este sistema el naviero puede liberarse cediendo la nave y el flete a un fiduciario (trustee) para que éste pague a los acreedores.<sup>34</sup>

#### **d) Sistema del Abandono (Sistema Latino)**

Este sistema goza de una gran tradición en la historia marítima, ya que se originó en el Consulado del Mar y en las Ordenanzas de Valencia de 1250, después pasó a las leyes hanseáticas, y, a través de la Ordenanza de Luis XVI, al Código Napoleónico y a los códigos de casi todos los países latinos.<sup>35</sup>

El naviero responde ilimitadamente con toda su fortuna, pero en ciertos casos y mediante declaración expresa del naviero, éste puede liberarse de esta responsabilidad abandonando el buque y el flete a sus acreedores. No existe una separación inicial entre el patrimonio marítimo del naviero (Fortuna de Mar) y su patrimonio personal (casa, dinero, etc.), sin embargo existe la posibilidad de formar voluntariamente un patrimonio marítimo constituido por el buque y el flete, para responder con él ante los acreedores, limitando así la responsabilidad del naviero al patrimonio marítimo solamente.

---

<sup>34</sup> Garrigues, Joaquín. Op. Cit. Pag. 575

<sup>35</sup> Cervantes Ahumada, Raul. Op. Cit. Pag. 824

Este sistema es seguido por el Código de Comercio español y por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 ahora derogada por la Ley de Navegación de 1994.

## **B) CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS CONCERNIENTES A LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO.**

Este convenio internacional fue firmado en Bruselas en 1924, y después substituido por el del 10 de octubre de 1957, y en 1976 por la Convención de Londres, que trataremos más adelante. Este convenio se inclina por el sistema inglés de sumas de responsabilidad.

Fija como sumas de responsabilidad para daños personales 3100 francos oro, y para daños materiales 1000 francos oro. El beneficio de la limitación de responsabilidad puede ser alegado por el naviero así como por sus dependientes, propietarios de buques en construcción, los de diques y las autoridades de administración de canales y puertos, los fletadores, etc. Además las sumas de limitación se aplican para cada accidente y el tonelaje a tener en cuenta es el de registro bruto.<sup>36</sup> Es importante señalar que el monto de la responsabilidad a la que puede quedar sujeto el naviero no puede sobrepasar el valor del buque.

---

<sup>36</sup> IDEM Pag.. 582

Si bien es importante mencionar como antecedentes los Convenios de 1924, 1957 y 1976, en el capítulo IV de la presente tesis se estudiará con más detenimiento el Convenio de 1976, firmado en Londres, el cual es contemplado en el artículo 132 de la Ley de Navegación de 1994.

### C) ANTECEDENTES EN MEXICO

En México la limitación de responsabilidad estaba regulada en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 que seguía dos sistemas: el de la fortuna de mar y el del abandono, cuyos capítulos a continuación se transcriben:<sup>37</sup>

#### CAPITULO V DE LA FORTUNA DE MAR

Art. 132.- Cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de mar.

Art. 133.- Los derechos y obligaciones provenientes de la navegación de un buque, se ejercerán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que constituye.

Art. 134.- La responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar que constituya un buque, en los siguientes casos:

---

<sup>37</sup> LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. Decretada por Adolfo López Mateos. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963. Arts. 132-144

- I. La responsabilidad del capitán o de la tripulación por daños causados a terceros, durante la navegación;
- II. Daños causados al cargamento;
- III. Obligaciones derivadas del contrato de fletamento;
- IV. Obligación de movilizar un buque naufragado;
- V. Gastos de salvamento.
- VI. Contribución a las averías gruesas o comunes;
- VII. Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje;
- VII. En general, toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación.

## CAPITULO VI

### DEL ABANDONO DE LOS BUQUES

Art. 135.- El naviero podrá hacer **concreta y actual la limitación de su responsabilidad**, en los términos de los artículos anteriores, **haciendo abandono del buque y de sus pertenencias y accesorios en favor de los acreedores.**

Art. 136.- El abandono de un buque podrá realizarse en cualquier tiempo, aun después de que el naviero haya sido condenado al pago de los créditos provenientes de la navegación del mismo.

Art. 137.- El buque deberá abandonarse en el estado que tenga o haya tenido al finalizar el viaje durante el cual nació la obligación u obligaciones que causen el abandono.

Art. 138.- El **abandono de un buque** en favor de los acreedores **no traslada su dominio**; constituye la entrega, sujeta a liquidación, de una garantía limitada.

Art. 139.- Podrá abandonarse el buque naufragado y su abandono producirá los mismos efectos jurídicos de los demás casos.

Art. 140.- La indemnización por seguros no se comprenderá en el abandono.

Art. 141.- Los beneficiarios procederán a la venta del buque abandonado, por medio de corredor de comercio o subasta judicial.

Art. 143.- Los acreedores comunes no pueden concurrir a la liquidación del buque abandonado, y únicamente tendrán derecho al remanente después de cubiertos los créditos privilegiados.

Art.- 144.- La renuncia del derecho de abandonar un buque deberá pactarse expresamente.

Como podemos ver la antigua Ley de Navegación y Comercio Marítimos sigue el Sistema Latino o del abandono, en el cual el naviero

se libera de su responsabilidad con los acreedores a través del abandono de su patrimonio marítimo o fortuna de mar en favor de los mismos. Cada buque, como lo dice la Ley citada, constituirá con sus accesorios y pertenencias una fortuna de mar; esto es, un patrimonio separado o "de afectación", porque tiene un fin determinado y es independiente de los demás bienes que constituyan el patrimonio del naviero. De toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación, la responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar formada por el buque en relación con el cual la obligación se haya originado.

Es de destacar que dicha Ley determina que el abandono es liberatorio, pero no translativo de dominio, es decir, no transmite la propiedad del buque a los acreedores, ya que éstos deberán vender el buque para que con el producto se cobren sus créditos.

### **III. LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.**

#### **1. RESPONSABILIDAD CONVENCIONAL DEL NAVIERO.**

Como ya vimos anteriormente, la llamada responsabilidad convencional es aquella que surge de la violación de un deber previamente contraído mediante acuerdo de voluntades, como lo es un contrato o convenio. No proviene de la ley, sino del acuerdo de voluntades.

En el presente capítulo estudiaremos al conocimiento de embarque, que es el documento el que se contienen los términos y condiciones del contrato de transporte de mercancías por mar. Por lo que en el mismo se encuentra redactada la cláusula de limitación de responsabilidad a la que tiene derecho el naviero en caso de pérdida o daño a la mercancía a la que está obligado a transportar el naviero, además de custodiar de conformidad con los términos del contrato de transporte contenido en el conocimiento de embarque.

#### **2. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.**

##### **A.- BREVES ANTECEDENTES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU REGULACION INTERNACIONAL.**

El conocimiento de embarque nace aproximadamente en el siglo XIV como un documento o recibo no negociable extendido por el dueño del barco, por la carga o mercancía recibida, al comerciante que no podía viajar con dicha mercancía. Este recibo contenía los datos de identificación de la carga transportada, como la cantidad, calidad, especificaciones, etc. y la condición de la misma al momento de ser recibida por el dueño del barco.

Desde la antigüedad y hasta la edad media se acostumbraba que el dueño de la mercancía acompañara su carga durante la travesía, y si él no podía nombraba a un representante, pero esta práctica fue cada vez más difícil, y es por eso que nace un documento que serviría como constancia por parte del dueño del barco del recibo de las mercancías y del deber de llevarlas de un lugar a otro y entregarlas en las mismas condiciones en las que las recibió. Con el tiempo se incorporaron a dicho recibo los términos del contrato de transporte de mercancías para regular cualquier conflicto que pudiera surgir con motivo del transporte de las mercancías.<sup>38</sup> El conocimiento de embarque nace y, todavía conserva dicha función, como un documento que hace constancia que cierta mercancía, especificada en el mismo documento, ha sido cargada en el barco.

En el siglo XVIII el conocimiento de embarque se hizo negociable como respuesta a las necesidades de los dueños de la

---

<sup>38</sup> Wilson, Jhon F. CARRIAGE OF GOODS BY SEA. Second Edition. Pitman Publishing. London, G.B. 1993 Pag. 123

carga que disponían de su mercancía durante la travesía, antes de que llegaran a su destino.

Por costumbre, la responsabilidad del transportista ante el dueño de la carga consistía en responder por algún daño que le ocurriera a la misma excepto por fuerza mayor o caso fortuito o por algún vicio inherente a la carga, pero al irse desarrollando los conocimientos de embarque y al introducirse a estos los términos del contrato de transporte, el transportista o dueño del barco tomó ventaja de la situación y empezó a introducir cláusulas para excluirlo de responsabilidad por la carga, incluso cuando la pérdida o daño de la carga era consecuencia de su propia negligencia. Como respuesta a esto, en algunos países se empezaron a redactar conocimientos de embarque modelo que protegieran un poco más al cargador. Incluso legislaciones de ciertos países llegaron a reconocer dichas cláusulas.

Con el paso del tiempo se vio la necesidad de unificar a nivel mundial todas estas reglas concernientes al conocimiento de embarque y sus cláusulas. Es así como en 1921 el Comité de Derecho Marítimo de la Asociación de Derecho Internacional se reunió en la Haya y como consecuencia de esta reunión surgió en 1924 en Bruselas la Convención para la Unificación de ciertas reglas del Conocimiento de Embarque, conocidas como las Reglas de la Haya.

Los objetivos de dicha convención fueron:

a) La unificación de ciertas reglas relativas al conocimiento de embarque;

b) Establecer un mínimo de protección para los dueños de la carga.

Estas reglas fueron creadas básicamente para definir las obligaciones básicas del transportista y evitar la desprotección del dueño de la carga ante cualquier eventualidad.

Después, se hizo un protocolo a dicha convención en 1968 dando lugar a las Reglas de la Haya-Visby. Más tarde se añadió el Protocolo Special Drawing Rights (SDR) o de Derechos Especiales de Giro en 1979.

Por otra parte, en 1978 como resultado de negociaciones y reuniones de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (conocida por sus siglas en inglés como UNCTAD) y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) se crea la Convención de las Naciones Unidas para el Transporte de Bienes por Mar, conocidas como las Reglas de Hamburgo, que entró en vigor en 1992 al ser ratificada por 20 países. Estas reglas aumentaron los casos de responsabilidad del porteador o transportista con respecto a la carga, en donde existe la presunción de responsabilidad del transportista en caso de daño o

pérdida de la carga y es él quien debe probar que dicho daño o pérdida no ha sido causada por él o su subordinados.

Actualmente la mayoría de los países han incorporado a su legislación las Reglas de la Haya o de la Haya-Visby, y solo unos cuantos han ratificado las Reglas de Hamburgo.<sup>39</sup> La decisión de qué Convención es aplicable depende de cada país y dependiendo del lugar en donde surja un conflicto y se intente una acción legal. Esto ha ocasionado una gran complejidad para la uniformidad en cuanto al sistema de los conocimientos de embarque.

## **B.- DEFINICION DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

El conocimiento de embarque es el documento en donde se contienen los términos del contrato de transporte de mercaderías por mar, por lo que constituye la evidencia de la existencia del contrato de transporte, que además hace constar el recibo de la carga, y que opera como título representativo de las mercancías.

El artículo 98 de la Ley de Navegación establece que el contrato de transporte "constará en un documento denominado conocimiento de embarque que deberá de expedir la empresa naviera o el operador de cada embarcador, el cual además será un título representativo de las mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación."

---

<sup>39</sup> Los países que las han ratificado representan aproximadamente solo un 5 por ciento del comercio mundial, y ninguno de los países que representan potencias marítimas lo han hecho.

Las Reglas de la Haya o la Haya-Visby no definen el concepto de conocimiento de embarque, sin embargo las Reglas de Hamburgo de 1978 en el artículo 1(7) establecen que el conocimiento de embarque es "aquel documento que evidencia el contrato de transporte y la custodia de las mercancías por el transportista", y mediante el cual el transportista se compromete a entregar las mercancías contra la entrega del mismo. En el entendido de que los bienes tienen que ser entregados a la orden de una persona específica.

El conocimiento de embarque tiene tres funciones específicas:

- a) como recibo;
- b) como evidencia del contrato de transporte, y;
- c) como título representativo de las mercancías.

### **C.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO RECIBO**

El conocimiento de embarque nace aproximadamente en el Siglo XIV como un recibo, es decir, como un documento que constataba que el capitán había recibido las mercancías que se iban a transportar y por ello se haría cargo de su custodia y entrega en el puerto de descarga.

De hecho la función del conocimiento de embarque como recibo es su característica fundamental, ya que nace precisamente para dejar constancia de que el capitán ha recibido las mercancías.

Sirve como recibo ya que al expedir el porteador el conocimiento de embarque éste opera como una constancia de que el embarcador efectivamente recibió la mercancía con la calidad y cantidad establecida en el mismo; es por eso que el conocimiento de embarque deberá contener las marcas necesarias para identificar las mercancías así como las cantidades y calidades de las mismas.

De acuerdo a las Reglas de la Haya-Visby,<sup>40</sup> después de recibidas las mercancías en custodia, el cargador, el capitán o el agente del cargador, deberán, a solicitud del embarcador, firmar un conocimiento de embarque que certificará precisamente el recibo de las mercancías. Dicho documento deberá contener las marcas necesarias para la identificación de las mercancías, la cantidad y las condiciones aparentes en que recibe la mercancía. Estos datos son la evidencia del recibo de las mercancías por parte del cargador.<sup>41</sup>

Para las Reglas de Hamburgo el conocimiento de embarque, como recibo de las mercancías, deberá contener cuatro datos esenciales:<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Reglas Haya-Visby Artículo III Regla 3

<sup>41</sup> Wilson, John F. Op. Cit. Pag. 128

<sup>42</sup> Martínez Zárate, María Fernanda. LA NATURALEZA JURIDICA Y DIVERSAS CLASES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. Tesis Profesional. Universidad Panamericana. México, 1998. Pag. 21

- 1.- Cantidad.
- 2.- Calidad.
- 3.- Condiciones en que se reciben la carga.
- 4.- Signos distintivos para su identificación.

Es muy importante que en el conocimiento de embarque se especifique la condición en que se recibe la mercancía ya que el porteador tiene la obligación de entregarla en el mismo estado en el que las recibió. Por lo general en los conocimientos de embarque se encuentra impresa la leyenda "APARENTE BUEN ORDEN Y CONDICIÓN", y adicionalmente los embarcadores exigen la anotación de "CLEAN ON BOARD", esto significa que el porteador ha recibido las mercancías sin ningún daño aparente, por lo que es una garantía para el destinatario, y si al recibir las mercancías éstas presentan algún daño, entonces podrá reclamarle al porteador. Es por ello que el porteador debe poner en el conocimiento de embarque las condiciones reales en las que recibe la carga. Cabe mencionar que si el porteador hace una descripción errónea o falsa de la carga pierde su derecho a limitar su responsabilidad.<sup>43</sup>

Por lo anterior los transportistas al embarcar carga utilizan para carga contenerizada dos términos utilizados en el ámbito marítimo: Full

---

<sup>43</sup> Apuntes TMM. Curso de Conocimiento de Embarque. México, D.F. 1998

Container Load (FCL) y Less Than Container Load (LCL). Estos términos se insertan en el conocimiento de embarque. El primero significa que el porteador no conoce el contenido del contenedor, por lo que no responde por la calidad ni cantidad, y es responsable de transportar el contenedor, y no la carga que contiene, ya que es el mismo embarcador quien llenó el contenedor. Para este efecto en el conocimiento de embarque al describir las mercancías se deberá poner "UN CONTENEDOR QUE DICE CONTENER....", porque al porteador no le consta lo que se encuentra en el contenedor ni su estado.

Por otra parte, cuando se establece el términos Less Than Container Load (LCL), esto significa que al porteador o transportista le consta lo que transporta y por lo tanto debe responder por las condiciones en que recibe y entrega la mercancía.

#### **D.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO EVIDENCIA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE**

El conocimiento de embarque es la evidencia del contrato de transporte entre el naviero (transportista) y el embarcador, ya que en el reverso del conocimiento de embarque se contienen las cláusulas del contrato de transporte, las cuales generalmente son redactadas de manera unilateral por el transportista, y el embarcador no puede modificarlas.

Como ya mencionamos, en el artículo 98 de la Ley de Navegación se establece precisamente que el contrato de transporte “constará en un documento denominado conocimiento de embarque que deberá de expedir la empresa naviera o el operador de cada embarcador, el cual además será un título representativo de las mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.”

Al constar el contrato de transporte en el conocimiento de embarque, hace evidencia de la existencia del mismo y, por lo tanto, contiene los elementos del contrato de transporte de mercancías por mar, que son los siguientes:

Objeto: transporte de mercancías de un lugar a otro por mar.

Precio: el flete.

Consentimiento: ambas partes acuerdan en el objeto y precio.

Partes: Cargador y embarcador. Cabe mencionar que el consignatario es el beneficiario de la carga, sin embargo no es parte del contrato.

En la práctica se considera al conocimiento de embarque como un contrato de adhesión, es decir un contrato en el que solo una de las partes redacta las cláusulas o las modifica y la otra las acepta sin poder modificarlas, pero la realidad es que el conocimiento de embarque:

a) En primer lugar no es un contrato, como queda establecido en el artículo 98 de la Ley de Navegación, sino que es la evidencia del contrato de transporte de mercancías por mar, es por ello que al reverso del mismo se contienen las cláusulas de dicho contrato. De lo anterior se desprende que al ser evidencia del contrato de transporte y contener sus cláusulas, el conocimiento de embarque contiene los elementos del contrato de transporte. Sin embargo también cumple la función de ser un recibo y un título representativo de las mercancías.

b) En segundo lugar, en el contrato de transporte de mercancías por mar, si bien generalmente la compañía naviera es quien redacta las cláusulas que se insertan al conocimiento de embarque, que muchas veces es un formato preestablecido, la parte que contrata el servicio de transporte puede negociar dichas cláusulas con la compañía naviera e inclusive modificarlas.

Aunque se ha llegado a confundir el conocimiento de embarque con el contrato de transporte mismo, la teoría aceptada es que los términos contenidos en el conocimiento de embarque no constituyen el contrato de transporte, sino simplemente son la evidencia del mismo.<sup>44</sup>

Es importante mencionar una de las cláusulas que generalmente se contienen al reverso de los conocimientos de embarque, la llamada Cláusula Paramount. Dicha cláusula establece las disposiciones

---

<sup>44</sup> Wilson, John F. Op. Cit. Pag. 139

internacionales por las que el contrato de transporte será regido, ya sean las Reglas de la Haya-Visby, Hamburgo y/o Carriage of Goods by Sea Act (COGSA), por poner un ejemplo.

La cláusula Paramount surge a partir de las Reglas de la Haya de 1924 en donde se establecía que cualquier conocimiento de embarque debía de contener una cláusula estableciendo que dicho transporte se sujetaría a sus términos, con esto se incorporaban todas las disposiciones contenidas en las Reglas de la Haya a los conocimientos de embarque.

#### **E.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE COMO TITULO REPRESENTATIVO DE LAS MERCANCÍAS.**

La función del conocimiento de embarque como un título representativo de las mercancías es actualmente su principal característica, ya que permite al tenedor del conocimiento de embarque la disposición de las mercancías que en él se describen como si fuera el propietario de las mismas.

En este sentido el artículo 19 de la Ley General de Títulos y Operaciones de crédito dispone:

“Los títulos representativos de mercancías, atribuyen a su poseedor legítimo, el derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en ellos se mencionen”.

Decimos que es representativo de las mercancías en el sentido de que el conocimiento de embarque hace las veces de la mercancía, y por lo tanto el tenedor del mismo puede disponer de las mismas inclusive cuando éstas están en altamar.

El derecho sobre las mercancías que da el conocimiento de embarque puede ser transferido mediante endoso o por la entrega del documento mismo.

Efectivamente, el tenedor del conocimiento de embarque tiene un derecho sobre las mercancías que hace posible que pueda disponer de ellas ya sea al momento que le son entregadas en el puerto de descarga o durante la travesía en altamar. La propiedad de los bienes se transmite vía endoso y entrega del conocimiento de embarque.

En este sentido el conocimiento de embarque cumple la función de ser un título de crédito, es decir, es el documento necesario para ejercitar el derecho literal que en él se consigna.<sup>45</sup> Ya que el tenedor del mismo podrá disponer de las mercancías como mejor le parezca. Por lo que podemos afirmar que el conocimiento de embarque tiene las características de un título de crédito, como son:

Incorporación.- Es decir, el documento lleva incorporado un derecho, de tal forma que “ el derecho va íntimamente unido al título y

---

<sup>45</sup> Artículo 5 Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito

su ejercicio está condicionado por la exhibición del documento; sin exhibir el documento no se puede ejercitar el derecho en él incorporado".<sup>46</sup>

En cuanto a ésta característica podemos decir que el conocimiento de embarque cumple con la misma, ya que el derecho de posesión sobre las mercancías en él expresadas está incorporado al documento, y sin éste no se puede reclamar tal derecho. Prueba de ello es que no se puede entregar la mercancía sin que se entregue a cambio el conocimiento de embarque que las ampara.

Los derechos incorporados a un conocimiento de embarque son dos:

- a) Un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías consignadas en el título.
- b) Un derecho real sobre las mercancías.<sup>47</sup>

La Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito corrobora lo anterior en el artículo 19 citado anteriormente.

**Legitimación.-** Consiste en ser titular del derecho consignado en el documento aquel quien lo exhiba y lo posea legalmente, es decir, quien haya adquirido el título con arreglo a las disposiciones que norman su circulación, dependiendo si son títulos nominativos, a la

<sup>46</sup> Cervantes Ahumada, Raul. TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. Edit. Herrero México 1979 Pag. 10

<sup>47</sup> Giuseppe Donadio. I TITOLDI DI REPRESENTATIVITÀ DELLE MERCI. Milan 1936 citado por Cervantes Ahumada, Raul. DERECHO MARITIMO. Pag. 843

orden o al portador.<sup>48</sup> Y es el poseedor legítimo aquel que posea físicamente el conocimiento de embarque, por lo que le da derecho a recoger las mercancías consignadas en el mismo.

En el artículo 17 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito se señala que el tenedor de un título debe exhibirlo para ejercitar el derecho que en él se consigna.

Literalidad.- Es la medida del derecho incorporado en el título, es decir su extensión o lo que comprende. En el caso del conocimiento de embarque la extensión del mismo son las mercancías transportadas y cuyos datos están señalados en el documento.

Autonomía.- En cuanto a que el derecho del titular del documento es independiente del derecho que adquiriera un titular sucesivo del mismo. "Cada persona que va adquiriendo el documento adquiere un derecho propio, distinto del derecho que tenía o podría tener quien le transmitió el título".<sup>49</sup> En este sentido los derechos incorporados en el conocimiento de embarque son autónomos en cuanto a que pueden pasar de un titular a otro sin que exista alguna relación entre los mismos en cuanto al derecho de posesión y disposición sobre las mercancías.

---

<sup>48</sup> Tena, Felipe de J. DERECHO MERCANTIL MEXICANO. Edit. Porrúa. 14ª. Edición. México 1994. Pag. 306

<sup>49</sup> Cervantes Ahumada, Raul. TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. Pag. 12

Representatividad.- Los títulos de crédito incorporan un derecho real sobre las cosas, como es el caso de la propiedad de las mercancías tratándose del conocimiento de embarque.

Ejecución.- Existe una característica de los títulos de crédito que no resulta tan clara en el conocimiento de embarque, y es que los títulos de crédito traen aparejada ejecución.

De acuerdo a la fracción IV del artículo 1391 del Código de Comercio son títulos ejecutivos los títulos de crédito. En este sentido, si consideramos al conocimiento de embarque como un título de crédito, que por las características que contiene encuadra en la definición de título de crédito del artículo 5 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, y además porque el artículo 19 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, ya mencionado, así lo consigna, por ser, un título representativo de las mercancías, entonces podríamos decir que el conocimiento de embarque trae aparejada ejecución. Sin embargo, para que un título sea sujeto de ejecución deberá contener una cantidad líquida y exigible.

A primera vista, el conocimiento de embarque otorga a su tenedor un derecho sobre las mercancías, es decir, trae incorporado el derecho real sobre las mercancías. Incorpora además otro derecho, el derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías, pero además, en mi particular punto de vista, incorpora un derecho de crédito para exigir el pago del flete, que es una cantidad líquida y

exigible contenida en el texto del conocimiento de embarque y que forma parte integrante del mismo. El conocimiento de embarque otorga un derecho exclusivo a disponer de las mercancías que en él se mencionan, de acuerdo al multicitado artículo 19 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, pero esto se puede dar solamente contra la presentación del título y el pago del flete que en el mismo se consigna. Por lo que en caso de no efectuarse el pago, el conocimiento de embarque puede presentarse ante un juez como título ejecutivo porque contiene una cantidad líquida y exigible, la cual no ha sido pagada, y al estar incorporada al texto ha sido reconocida por el deudor (el tenedor del conocimiento de embarque).

Circulación.- El transportista puede expedir un conocimiento de embarque negociable o no negociable. Cuando se trata de un conocimiento de embarque no negociable, éste se expedirá a la orden y se especificará el nombre del consignatario y se señalará en que no es negociable. En este caso el conocimiento de embarque no se podrá endosar, por lo tanto, no se podrá transmitir la propiedad de la mercancía en tránsito marítimo. Este tipo de conocimiento de embarque es llamado "Straight Bill of Lading" o "Waybill".<sup>50</sup>

Por otra parte, cuando un conocimiento de embarque es expedido como negociable se puede transmitir mediante endoso. La negociabilidad de los conocimientos de embarque se originó a causa de que el transporte por mar tardaba mucho tiempo y el dueño de las

---

<sup>50</sup> Wilson, John F: Op. Cit. Pag. 143

mercancías no podía disponer de ellas durante la travesía. Es por ello que se vio la necesidad de poder disponer de las mercancías y nace el conocimiento de embarque negociable.

El conocimiento de embarque representa las mercancías y su posesión significa la posesión de las mercancías que se señalan en el mismo.<sup>51</sup> Existen tres fines por los cuales el conocimiento de embarque equivale a la posesión de las mercancías que en el se contienen:<sup>52</sup>

- a) El tenedor del conocimiento de embarque está facultado para recibir la mercancía en el puerto de descarga.
- b) El tenedor puede transferir la propiedad de las mercancías mientras éstas se encuentren en tránsito, a través del endoso.
- c) El conocimiento de embarque puede ser utilizado como garantía para el pago de una deuda.

Como título representativo de las mercancías funciona como un documento que permite a su tenedor el manejo de las mercancías que en él se describen como si fuera propietario de las mismas. Esto permite al tenedor del conocimiento de embarque a usar o disponer de las mercancías mediante el endoso o entrega real del documento a

---

<sup>51</sup> Sander v. Maclean, 1883

<sup>52</sup> Wilson, John F. Op. Cit. Pag. 143

otra persona.<sup>53</sup> En mi opinión, el conocimiento de embarque es un auténtico título de crédito, por las razones antes expuestas, sin embargo también tiene diversas funciones específicas (como recibo y como evidencia del contrato de transporte) que lo hacen ser un documento o título muy particular.

El embarcador al momento en que su carga es recibida y embarcada por el transportista, le es entregado el conocimiento de embarque, en el que consta, como ya dijimos, la cantidad, calidad y peso de la misma. En este sentido es el consentimiento del transportista de que recibió la carga y que se constituye en su depositario "con todas las obligaciones consecuentes, hasta que la entregue en el lugar de destino."<sup>54</sup>

Es por lo anterior que decimos que el conocimiento de embarque es un documento que evidencia la existencia de un contrato de transporte por mar de las mercancías, mediante el cual el transportista, una vez recibidas las mercancías, se obliga a custodiarlas durante todo el viaje y a entregarlas en su lugar de destino en las mismas condiciones en las que a él se las entregaron, de lo contrario deberá responder de los daños o pérdidas sufridas a la carga de conformidad con lo que establece el clausulado del contrato de transporte que se encuentra en el reverso del conocimiento de embarque. Es en este punto donde el naviero se acoge a la limitación

---

<sup>53</sup> López, Norman. BES CHARTERING 6 SHIPPING TERMS. 11<sup>th</sup>. Edition. London, England. 1992.  
Pag 293

<sup>54</sup> Alvarez del Castillo, Joaquín. Op. Cit.

de responsabilidad establecida en el contrato de transporte, para responder de una manera limitada a la reclamación por parte del dueño de la carga.

El tenedor o consignatario del conocimiento de embarque es quien detenta los derechos para recoger la mercancía en el lugar de destino del transporte. En este sentido, como ya se explicó, el conocimiento de embarque representa la propiedad de la carga por parte de su tenedor y funciona como título de crédito.

Como conclusión podemos decir que por la particularidad del Derecho Marítimo y su autonomía con otras ramas del derecho, el conocimiento de embarque es un documento *suí géneris* del Derecho Marítimo que incluye características propias de un contrato así como de un título de crédito y de un recibo, y que por lo mismo no se puede encuadrar solamente en un concepto u otro, ya que es un documento independiente con características propias, mismas que ya hemos analizado en el presente capítulo.

## **F.- PARTES EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

### **A) PORTEADOR, TRANSPORTISTA O NAVIERO**

Es la persona que recibe las mercancías y quien expide el conocimiento de embarque. No necesariamente tiene que identificarse con el transportista, ya que existen los llamados reexpedidores o

NVOCC (Non Vessel Owner Common Carrier), que son personas autorizadas para expedir conocimientos de embarque que reciben la mercancía y ante el embarcador son responsables de la misma, pero el transporte lo realiza una empresa naviera.

## B) CARGADOR O EMBARCADOR

Es la persona que entrega la mercancía al transportista o a su agente para que sea transportada. Puede ser el propietario de la misma, pero no necesariamente.

El embarcador tiene cuatro obligaciones principales:<sup>55</sup>

- 1.- Pagar el precio convenido como flete en el contrato de transporte (flete prepago). Sin embargo, el flete puede ser pagado por el consignatario en el lugar de destino (flete por cobrar).
- 2.- Reembolsar gastos extraordinarios o convenidos y que sean necesarios para la conservación de la mercancía.
- 3.- Pagar los daños y perjuicios ocasionados al transportista o a terceras personas por la naturaleza peligrosa de las mercancías sin haber señalado esta circunstancia al transportista, o porque no hayan sido empacadas adecuadamente.

---

<sup>55</sup> Martínez Zárate, María Fernanda. Op-Cit. Pag.78

4.- Recibir las mercancías en el lugar de destino, porque de no hacerlo el transportista le cobrará los gastos incurridos para su guarda, e inclusive podrá declarar el abandono de las mismas después de un tiempo razonable.

### C) CONSIGNATARIO O DESTINATARIO

Como ya mencionamos, no es parte del contrato de transporte, sin embargo es importante mencionar que el consignatario es el beneficiario en el conocimiento de embarque, ya que sin formar parte del contrato de transporte, es a quien se le deberán entregar las mercancías objeto del contrato contra la entrega del conocimiento de embarque que deberá tener en su poder.

### 3.- ARTÍCULOS 98, 100 Y 102 DE LA LEY DE NAVEGACIÓN

En la Ley de Navegación el conocimiento de embarque es tratado dentro del Título Quinto, Capítulo II relativo al Contrato de Transporte de Mercancías por Agua.

En este capítulo se establece al conocimiento de embarque como un documento que hace constancia del contrato de transporte de mercancías por agua, en donde se deberán insertar los datos relativos al contrato de transporte, así como los datos de las mercancías transportadas. En la Ley de Navegación se establece que el conocimiento de embarque deberá contener las cláusulas relativas al

contrato de transporte por agua, mismas que por lo general se contienen al reverso del mismo.

A continuación transcribiré los artículos 98, 100 y 102 en la parte relativa al conocimiento de embarque, mismos que explicaré brevemente más adelante.

**“Artículo 98.- Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquel en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.**

**Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de las mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.”**

**“Artículo 100.- El conocimiento de embarque deberá contener:**

- I. Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;**
- II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;**

- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;
- IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;
- V. El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- VI. Indicación si el flete es pagado o por cobrar;
- VII. La mención de los puertos de carga y de destino;
- VIII. La mención de la modalidad y tipo de transporte;
- IX. El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario;
- X. El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de mercancías por agua.

**“Artículo 102.- El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.**

**“La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional”.**

Como podemos observar la misma Ley de Navegación nos habla del Contrato de Transporte de Mercancías por Agua y dentro del mismo se regula al conocimiento de embarque, y se especifica que el mismo no es el contrato sino que es la evidencia del mismo ya que contiene las cláusulas que conforman el contrato, por lo que podemos llegar a la conclusión de que el conocimiento de embarque no es un contrato, sino un documento en el que constan los términos pactados en el contrato de transporte de mercancías por agua.

También podemos observar que de la redacción del artículo 98 de dicha Ley se desprenden las características más importantes del conocimiento de embarque:

- a) Que es un documento representativo de las mercancías que en él se consignan;
- b) Que es un recibo de las mercancías expedido por la empresa naviera o el operador.
- c) Que en el conocimiento de embarque constará el contrato de transporte, por lo tanto, es la evidencia del mismo.

Además el artículo 102 de la Ley de Navegación establece el período de responsabilidad, y contempla la figura del reexpedidor ya mencionada. Por otra parte establece que la empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías expedirá un documento provisional

de recibido, el cual es un documento que funciona como recibo de las mercancías y como su nombre lo indica, es provisional por lo que deberá ser canjeado por el conocimiento de embarque. Este documento es entregado al cargador, cuyo nombre aparece en el documento provisional de recibido, por lo que no es un documento negociable. Tampoco contiene los términos del contrato de transporte, sin embargo, para efectos de distinguir las mercancías que se reciben, deberá contener los datos de individualización de la mercancía. La única función de éste documento es ser un recibo.

#### **IV. LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO EN LA LEGISLACION MEXICANA Y A NIVEL INTERNACIONAL**

##### **1. RESPONSABILIDAD LEGAL DEL NAVIERO**

Responsabilidad legal, como ya vimos anteriormente, es aquella que proviene de la Ley y no del acuerdo entre las partes. En este sentido aquella responsabilidad que proviene de la ley es una responsabilidad extracontractual. En este capítulo estudiaremos la limitación de responsabilidad contemplada en diversos ordenamientos internacionales, así como también en la Ley de Navegación.

##### **2. REGLAS DE LA HAYA**

En 1921, por encargo del Comité Marítimo Internacional, la Asociación Internacional de Derecho dió a conocer en la Haya, Holanda, una serie de principios a los que llamaron "Reglas de la Haya". En 1922 se llevó a cabo en Bruselas la Conferencia Internacional en Derecho Marítimo en donde se propuso elevar a las Reglas de la Haya a una convención internacional, esto con el fin de resolver los problemas del originados como consecuencia de la falta de uniformidad de las reglas que normaban en el ámbito internacional el transporte de mercancías por mar en cuanto a los conocimientos de embarque. Lo que se pretendió en esta conferencia fue crear un sistema de reglas que pudieran aplicar los países e inclusive incorporar a su legislación, para regular los conocimientos de

embarque y el transporte de mercancías por mar. Estas reglas fueron originalmente redactadas en la conferencia llevada a cabo en La Haya en 1921 y de ahí toman su nombre.

Es así como en 1924 en Bruselas se firmó el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, conocidas como las Reglas de la Haya.

Las Reglas de La Haya se crearon con el fin de proteger a los dueños de la carga de los navieros para que éstos no aumentaran el ámbito de exclusión de su responsabilidad, y los dejaran sin ningún tipo de indemnización. Pasado el tiempo surgió la necesidad de introducir ciertas reformas a las Reglas de la Haya, es así como en 1968 se firmó el Protocolo Modificativo del Convenio Internacional del 25 de agosto de 1924 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, a estas reglas se le llamó Reglas de la Haya-Visby. Las principales reformas del Protocolo Visby fueron:

- a) Se cambió la unidad de cuenta de libras esterlinas a Francos Oro o Francos Poincaré.
- b) Aumentó los límites de responsabilidad;
- c) Estableció que la unidad de limitación de responsabilidad podía ser aplicada alternativamente por unidad o por kilogramo de peso bruto.

En 1979 en Bruselas se vuelve a firmar un nuevo protocolo al Convenio Internacional, llamado Protocolo SDR (Special Drawings Rigths) o DEG (Derechos Especiales de Giro), en el que se introducen los Derechos Especiales de Giro en lugar de los Francos Poinciaré como la unidad de cuenta para determinar los montos de responsabilidad. La utilidad de esta reforma fue la de establecer una unidad de cuenta que no se devaluara con el tiempo ni perdiera su valor.

El objetivo principal de las Reglas de la Haya y Haya-Visby fue establecer un parámetro de uniformidad en cuanto a las reglas aplicables a los conocimientos de embarque. Este objetivo se consiguió al incluir en el clausulado de los conocimientos de embarque cláusulas "estandar", es decir, que fueran prácticamente iguales en todo tipo de conocimientos de embarque, relativas a la limitación de responsabilidad del naviero en caso de pérdida o daño de la mercancía y las excepciones a esa limitación. De tal manera que si el naviero intentara excluir su responsabilidad fuera de lo estipulado en el conocimiento de embarque, tal decisión sería nula y no surtiría ningún efecto.<sup>56</sup> Sin embargo el naviero si puede acordar con los dueños de la carga o mediante el conocimiento de embarque una mayor responsabilidad que la mínima prescrita por las Reglas.

Para el autor John F. Wilson<sup>57</sup> la figura de la limitación de responsabilidad tiene dos fines importantes que sobresalen:

---

<sup>56</sup> Reglas de la Haya Artículo III Regla 8

<sup>57</sup> Wilson, John F. Op. Cit. Pag. 195

- a) Por un lado protege al naviero o cargador de los riesgos asociados con carga con un valor muy elevado;
- b) Por el otro, le permite ofrecer de manera uniforme fletes más bajos.

Pero también la limitación de responsabilidad para los creadores de las Reglas de la Haya-Visby representó dos problemas importantes a resolver: Primero, seleccionar la unidad cuantitativa de bienes apropiada sobre la cual basar la limitación del naviero y, segundo, acordar la unidad monetaria sobre la cual se establece la limitación mínima.

Con respecto al primer problema se dieron muchos conflictos para ponerse de acuerdo en la diferencia entre "unidad" y "paquete", ya que las Reglas establecen que se pagará cierta cantidad por paquete o unidad, pero el problema consiste en determinar ¿qué se entiende por paquete o unidad?. Las Cortes de Estados Unidos<sup>58</sup> han tratado de solucionar dicho problema diciendo que cuando el contenido de un contenedor esta listado como cosas separadas (por ejemplo: 1 caja de cervezas, 2 cajas de marcos de plata, etc.) entonces cada cosa o caja deberá ser tratada como un paquete o unidad. Pero si el conocimiento de embarque se refiere al contenedor sin referirse a su contenido, en ese caso el contenedor deberá tratarse como un paquete, sin importar su contenido. Gasket y Debattista

---

<sup>58</sup> IBIDEM Pag. 197

ponen un ejemplo muy claro<sup>59</sup> si el conocimiento de embarque señala que es un contenedor que contiene máquinas de escribir, se entiende que el contenedor es un paquete o unidad; en cambio, si el conocimiento de embarque establece que el contenedor contiene 100 máquinas de escribir, se entenderá que existen 100 paquetes o unidades.

Otro problema que se plantea es el caso de los conocimientos de embarque FCL, es decir, "FULL CONTAINER LOAD" ya que al naviero no le consta lo que está adentro del contenedor, y en el conocimiento de embarque establece que es un contenedor "que dice contener", aún en ese caso si se hace mención de la cantidad de cosas que hay dentro del contenedor se pagará cada cosa como paquete o unidad.

Por lo que respecta a la unidad monetaria aplicable, como se mencionó en capítulos anteriores, primeramente se aplicó el Franco Poincaré o Franco Oro, que se basaba en el valor oro por ser una divisa que no sube o baja drásticamente con la inflación. Más tarde se crearon los Derechos Especiales de Giro por el Fondo Monetario Internacional, y se introdujeron a las Reglas de la Haya en 1979, como ya vimos. Las cantidades de limitación son 666.67 unidades de cuenta ( derechos especiales de giro, DEG o SDR por sus siglas en inglés) por paquete o unidad o 2 unidades de cuenta por kilo, la cantidad que resulte más alta.

---

<sup>59</sup> Gasket, De Battista & Swaton. SHIPPING LAW. Pitman Publishing. Gran Bretaña. 1994 Pag. 211

Estas reglas sólo son aplicables para el transporte de mercancías por mar que esta consignado en un conocimiento de embarque, es decir, si no existe un conocimiento de embarque que ampare el transporte de mercancías por mar las Reglas de la Haya no se pueden aplicar, ya que precisamente se crearon para regular los conocimientos de embarque.

El artículo X de las Reglas de la Haya-Visby establece que las reglas se aplican a los conocimientos de embarque relacionado con el transporte de mercancías entre puertos de dos diferentes Estados, cuando:

- a) El conocimiento de embarque es expedido en un Estado contratante.
  
- b) El transportista es originario de un puerto de un Estado contratante.
  
- c) El contrato contenido o evidenciado por el conocimiento de embarque estipula que las Reglas de la Haya-Visby o la legislación de alguno de los Estados contratantes en la que se incorporan estas Reglas, será aplicable al contrato.<sup>60</sup> A esta disposición se le da el nombre de Cláusula Paramount.

Los contratos cubiertos por las Reglas de la Haya y sus protocolos son cualquier tipo de contrato en el que el cargador o

---

<sup>60</sup> D'Arcy, Leo. CARRIAGE OG GOODS BY LAND, SEA & AIR. Shaw & Sons. 7<sup>th</sup>. Edition. Kent, England. 1992 Pag. 147

embarcador tiene derecho a exigir del transportista un conocimiento de embarque. Tales contratos son el contrato de transporte de mercancías por mar y el contrato de fletamento.

Los bienes que están sujetos a estas reglas son todo tipo de mercancías y artículos de cualquier tipo, excepto animales vivos y carga transportada sobre la cubierta, cuando se ha estipulado tal circunstancia.<sup>61</sup>

El transporte de mercancías por mar al que se le aplican las Reglas de la Haya tiene una duración determinada, ya que dichas reglas cubren a las mercancías desde que se cargan en el barco hasta que son descargadas del mismo. Las Reglas comprenden las operaciones de carga y de descarga de la mercancía, pero en este punto surge el problema de determinar cuando comienzan las mismas. D'Arcy<sup>62</sup> señala que para los efectos de determinar cuando comienza la carga y la descarga, se ha interpretado que la carga comienza desde el momento en que empieza la operación de carga, y no desde que la mercancía cruza la borda del buque. Lo mismo para la descarga de mercancías. Por lo tanto, si las mercancías sufren algún daño aún fuera del barco, pero dentro de la operación de carga, las Reglas de la Haya-Visby regularán tal situación. Por lo tanto el transportista es responsable desde que toma la mercancía bajo su custodia en el costado del buque para subirla al barco al engancharla, hasta que la deja al costado del buque en el lugar de destino al desengancharla.

<sup>61</sup> Reglas Haya-Visy Artículo I

<sup>62</sup> D'Arcy, Leo. Op- Cit. Pag. 161

Esta práctica se llama “Gancho a Gancho” ( en inglés “Tackle-to-Tackle”).

Cabe hacer la aclaración que las Reglas de la Haya-Visby se aplican únicamente para el tramo marítimo, es decir, para conocimientos de embarque que son “puerto a puerto”, ya que tratándose de conocimientos de embarque que involucran transporte marítimo y por tierra, lo que se denomina transporte multimodal, ya sea tren o camión, es decir, “casa a casa” o “puerto a casa” o “casa a puerto”, el tramo por tierra no estará regido por las Reglas de la Haya-Visby sino que cualquier eventualidad deberá regirse por la ley local del lugar donde ocurra.

En el Artículo IV se establecen los casos en que el porteador o transportista no es responsable por daños causados a la carga durante el transporte. Estos casos son:

- a) Actos, negligencia o falta del Capitán, Marinero, Piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque, llamado en la práctica “Error Náutico”, conocido como error en la navegación o “error in navigation”.
- b) Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.

- c) Peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- d) Fuerza mayor.
- e) Hechos de guerra.
- f) Hecho de enemigos públicos.
- g) Detención o embargo de Soberanos, Autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
- h) Restricción de cuarentena.
- i) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su Agente o representante.
- j) Huelgas o lockouts, paros o trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
- k) Motines o perturbaciones civiles.
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.

- m) Disminución de volumen o peso, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
- n) Embalaje insuficiente.
- o) Insuficiencia o imperfección de las marcas.
- p) Vicios ocultos que se escapan de una diligencia razonable.
- q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los agentes encargados del porteador.

## **REQUISITOS QUE DEBEN CONTENER LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE**

El Artículo III establece que el transportista o porteador, después de haber recibido las mercancías, y a demanda del embarcador o cargador, deberá expedir un conocimiento de embarque que deberá contener:

- a) Marcas necesarias para la identificación de la mercancía.
- b) El número de paquetes o piezas y el peso de la mercancía.
- c) El estado aparente de las mercancías.

Para las Reglas de la Haya-Visby el conocimiento de embarque es la principal evidencia o prueba del recibo de las mercancías por parte del transportista, en la forma en que están descritas en el conocimiento de embarque. Sin embargo, no será admisible dicha prueba cuando el conocimiento de embarque ha sido transferido a una tercera parte de buena fe.<sup>63</sup> En este sentido el transportista deberá indemnizar al cargador de cualquier discrepancia en los datos de las mercancías al momento de entregarlas.

En cuanto a la prescripción de las acciones derivadas de estas Reglas, el Artículo III establece que se presume que el transportista entregó las mercancías al destinatario o consignatario en el estado en el que le fueron entregadas, excepto que se haga una reclamación por escrito al momento de llevarse los bienes en el puerto, o tres días después si los daños no son aparentes.

El término general de prescripción que establecen las Reglas de la Haya-Visby para cualquier reclamación derivada del transporte de mercancías en un conocimiento de embarque es de un año a partir de

---

<sup>63</sup> Reglas Haya-Visby Artículo III (5)

la fecha de la entrega de la mercancía o de la que debieron ser entregadas. Sin embargo éste período puede extenderse por acuerdo de las partes después de que haya surgido la causa de la reclamación.

### **LIMITACION DEL MONTO DE RESPONSABILIDAD**

En el Artículo IV (5) se establece lo siguiente en cuanto a la limitación de responsabilidad del naviero:

Salvo que la naturaleza y el valor de la mercancía haya sido declarada antes de ser cargada al barco e insertada en el conocimiento de embarque, el naviero no podrá ser responsable por la pérdida o daño a la carga en una cantidad que exceda de 666.67 unidades de cuenta por paquete o unidad o 2 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto.

Además se establece que el naviero no podrá beneficiarse de la limitación de responsabilidad si se prueba que el daño fue resultado de un acto u omisión de su parte, hechos con la intención de causar el daño, o temerariamente y a sabiendas de que el daño podría ocurrir.

Las Reglas de la Haya y sus Protocolos son aplicadas mundialmente, por lo que podemos decir que sí cumplieron el objetivo para el que fueron creadas: la uniformidad de las normas que regulan

los conocimientos de embarque. Existen países, como México, que incluso ha incorporado algunas de las normas contenidas en las Reglas de la Haya-Visby, como el monto de la limitación de responsabilidad, a la Ley de Navegación. De hecho, las Reglas de la Haya y sus protocolos fueron incorporados a nuestra legislación al ser publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 17 de enero de 1994.

### 3.- REGLAS DE HAMBURGO

Como respuesta a las Reglas de La Haya y su Protocolos, algunos países se quejaron de que dichas reglas protegían a los navieros, dejando atrás los intereses de los dueños de la carga.

Por esta razón la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) trabajó algunos años para realizar una nueva convención: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar, firmada en Marzo de 1978 en Hamburgo. A esta nueva convención se le dio el nombre de Reglas de Hamburgo, y entró en vigor el 1 de noviembre de 1992, después de haber transcurrido un año a partir del depósito de la adhesión número veinte.<sup>64</sup>

Entre los países que se han adherido a dicha convención se encuentran los siguientes: Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egipto, Guinea, Hungría, Kenya, Líbano, Malawi, Marruecos, Nigeria, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Tanzania, Uganda y Zambia, entre otros. De los cuales se estima que estos Estados representan aproximadamente el 5 por ciento del comercio marítimo.<sup>65</sup> Es importante mencionar que México no forma parte, ya que la Convención no ha sido ratificada por el senado.

<sup>64</sup> Wilson, John F. Op. Cit. Pag. 209

<sup>65</sup> IDEM

El objeto principal de las Reglas de Hamburgo fue delimitar las responsabilidades del porteador de las mercancías y del cargador de las mismas, definiéndolas cuidadosamente. Para esto hace una definición de los términos marítimos utilizados en la Convención.

**Porteador.-** toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de Transporte Marítimo de mercancías con un cargador.

**Porteador Efectivo.-** toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

**Cargador.-** toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

**Consignatario.-** es la persona autorizada para recibir las mercancías.

**Contrato de Transporte Marítimo.-** todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar

mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda el transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente convenio solo por lo que respecta al transporte marítimo.

Conocimiento de embarque.- documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento.

El cambio principal está contenido en el Apéndice II del Acta Final de la conferencia, que establece que la Convención está basada en el principio de la presunción de falta o negligencia del porteador, por lo que la carga de la prueba recae en el porteador o naviero.<sup>66</sup>

El artículo 5 (I) de las Reglas de Hamburgo establece que el porteador será responsable por la pérdida, daño o retraso mientras se encuentra en custodia de las mercancías, salvo que pruebe que el capitán o la tripulación tomó todas las medidas requeridas para evitar el incidente y sus consecuencias.

Las Reglas de Hamburgo se aplican para los contratos de transporte por agua, definidos por la propia convención como:

---

<sup>66</sup> Gasket, De Battista & Swaton. Op. Cit. Pag. 321

“cualquier contrato por el que el porteador toma, contra el pago del flete, el transporte de las mercancías de un puerto a otro”.<sup>67</sup>

La Convención se aplica para el transporte por mar de mercancías de un puerto a otro, pero siempre y cuando estos puertos no se encuentren en el mismo país y sean entre países signantes.

En las Reglas de Hamburgo, al igual que en las de la Haya-Visby, el porteador está obligado a expedir un conocimiento de embarque al cargador en el momento en que el porteador toma las mercancías bajo su custodia, y constituye la prueba principal que las mercancías han sido cargadas a bordo y que el porteador las ha recibido.

El Artículo 15 establece los datos que debe contener el conocimiento de embarque expedido por el porteador:

- a) La naturaleza de los bienes;
- b) Las marcas que identifican a la carga.
- c) Número de paquetes o piezas, su peso y cantidad.
- d) El estado aparente de los bienes.
- e) Los nombres del cargador y del consignatario.
- f) Los puertos de carga y de descarga de la mercancía.

---

<sup>67</sup> Reglas de Hamburgo Artículo I (6)

#### **4. COMPARACION ENTRE LAS REGLAS DE LA HAYA-VISBY Y LAS REGLAS DE HAMBURGO**

Para hacer más claro el presente estudio, a continuación se señalarán las principales diferencias entre las Reglas de la Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo:

##### **AMBITO DE APLICACIÓN**

Las Reglas de la Haya-Visby se aplican para contratos de transporte de mercancías por mar contenidos en un conocimiento de embarque o un título similar.

Las Reglas de Hamburgo son aplicables para los contratos de transporte de mercancías por mar incluidos en un conocimiento de embarque u otro documento.

##### **PERÍODO DE RESPONSABILIDAD**

Las Reglas de la Haya-Visby solo se aplican "tackle-to-tackle", comprenden las operaciones de carga y de descarga de la mercancía, desde que éstas inician.

Mientras que para las Reglas de Hamburgo, el porteador o transportista es responsable desde que toma a su cargo las mercancías, hasta que las entrega al consignatario o a las

autoridades.<sup>68</sup> Como podemos ver el período de responsabilidad para estas Reglas es más amplio, beneficiando así al cargador o dueño de las mercancías.

## RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR O NAVIERO

El Artículo 5 de las Reglas de Hamburgo establece la responsabilidad a la que está sujeta el porteador, señalando que el porteador será responsable de cualquier daño o pérdida de la carga, así como también por la demora en la entrega, si el daño, pérdida o demora ocurrieron durante el período en que el porteador tenía bajo su custodia las mercancías, salvo que el porteador pruebe que él, sus sirvientes o agentes, tomaron todas las medidas que razonablemente se requirieron para evitar el daño, pérdida o demora y sus consecuencias.

En las Reglas de la Haya-Visby, como vimos, existe una enumeración de las causas por las cuales el porteador no puede resultar responsable por la pérdida o daño a la carga. Además de que quien debe probar que el transportista es responsable de la pérdida o daño a la carga es el dueño de la carga o el cargador.

Las Reglas de Hamburgo quitan esta enumeración y además amplían la responsabilidad del porteador frente al dueño de la carga añadiendo la responsabilidad por la demora en la entrega. También se

---

<sup>68</sup> Shoenbaum, Thomas J. ADMIRALTY AND MARITIME LAW. West Publishing Edition. 2<sup>nd</sup>. Edition. San Paul, Minnesota 1994 Pag. 531

deja recaer la carga de la prueba en el porteador o transportista, y ya no en el cargador.

En cuanto a las excepciones de responsabilidad por parte del porteador o naviero las Reglas de Hamburgo introducen un cambio muy fuerte: desaparece la excepción de falta náutica o error náutico, contemplado en las Reglas de la Haya-Visby en su artículo IV (2) (a), lo que confirma el favoritismo de las Reglas de Hamburgo hacia los intereses de la carga, argumentando que después de todo el porteador está en control del barco y de la carga y ese es su deber.<sup>69</sup>

### **RESPONSABILIDAD POR DEMORA**

En las Reglas de la Haya no se contempla este concepto; para las Reglas de Hamburgo, en cambio, constituyen una fuente de responsabilidad para el porteador.

En el Artículo 5 (2) se define qué es demora, y se entiende que ha ocurrido ésta cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de destino de conformidad con el contrato de transporte por mar en el tiempo previamente establecido o, faltando acuerdo en cuanto al momento de la entrega, en un tiempo razonable para la entrega de las mismas.

---

<sup>69</sup> Op. Cit. Pag. 532

En el caso de que no se hayan recibido las mercancías transportadas dentro de un período de 60 días siguientes a la fecha en que debió de realizarse la entrega, entonces, para efecto del reclamo, se entenderá que la carga se perdió.

### **ANIMALES VIVOS Y CARGA TRANSPORTADA EN CUBIERTA**

Como ya vimos las Reglas de la Haya no son aplicables tratándose del transporte de animales vivos y carga transportada en cubierta.

Por el contrario, las Reglas de Hamburgo, tratando de solucionar el problema anterior reguló estos tipos de transporte. Ambos están cubiertos por las reglas, pero para el transporte de animales vivos el porteador no será responsable de daños o pérdida de los mismos, o demora en su entrega, que hayan resultado como consecuencia de riesgos inherentes que puedan sufrir los animales en el transporte. Lo anterior si el porteador prueba que cumplió con las instrucciones especiales, si hubo tales, dadas por el cargador.

En cuanto a la carga transportada en cubierta el Artículo 9 permite el transporte de este tipo de carga si ha habido un acuerdo anterior entre el cargador y el porteador, o por el tipo de comercio de esa carga, o si se requiere ese tipo de transporte por regulaciones u ordenamientos relativos a ese tipo de carga. Cabe mencionar que en

el caso de que sea por acuerdo entre las partes, este acuerdo debe ser plasmado en el conocimiento de embarque, de lo contrario la carga de la prueba de la existencia de tal acuerdo recae sobre el cargador o dueño de la carga.

### **SALVAMENTO DE VIDAS O BIENES EN EL MAR**

Para las Reglas de Hamburgo cuando la pérdida o daño o demora ocurre como consecuencia de que se tomaron las medidas necesarias para salvar vidas o bienes en el mar, el porteador no es responsable, excepto en avería gruesa.<sup>70</sup>

Las Reglas de la Haya no hacen mención a la avería gruesa en este punto, pero si contemplan la exclusión de responsabilidad del porteador por el salvamento o inclusive la tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.

### **LIMITACION DEL MONTO DE RESPONSABILIDAD**

Las Reglas de la Haya-Visby establecen un monto de responsabilidad más bajo, y, por lo tanto, más justo para el porteador o transportista. Como ya se mencionó el límite de responsabilidad es de 666.67 unidades de cuenta por unidad o paquete o 2 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto, lo que resulte más alto.

---

<sup>70</sup> Reglas de Hamburgo Artículo 5 (6)

En cambio, las Reglas de Hamburgo establecen una responsabilidad mucho más alta beneficiando al dueño de la mercancía, ya que los límites son: 835 unidades de cuenta por unidad o paquete o 2.5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto, el que resulte más alto.

También se establece que cuando un contenedor o un artículo parecido sea utilizado para transportar los bienes, paquetes o unidades, las unidades de cuenta serán los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional.

En cuanto al monto de la responsabilidad por demora en la entrega, ésta estará limitada a una cantidad equivalente a dos veces y medio el flete pagado por la mercancía, pero sin exceder el total del flete pagado en el contrato de transporte.<sup>71</sup>

Al igual que las Reglas de la Haya, las Reglas de Hamburgo establecen que el porteador no tendrá derecho de limitar su responsabilidad si se prueba que el daño, la pérdida o la demora fueron causados por un acto u omisión de su parte hechos con la intención de causar dicho daño, pérdida o demora, o hechos temerariamente y a sabiendas de que podría resultar un daño, pérdida o demora.

---

<sup>71</sup> Schoenbaum, Thomas J. Op. Cit. Pag. 533

## **PRESCRIPCIÓN**

Para las Reglas de Hamburgo, el reclamo de daños visibles a la carga debe hacerse por escrito no más del siguiente día laborable. Pero si son daños no visibles o aparentes se amplió el período de reclamación ya que ésta deberá hacerse por escrito dentro de los siguientes 15 días después de la entrega de la mercancía. Respecto al reclamo por demora, ésta podrá hacerse dentro de los siguientes 60 días después de la entrega de la mercancía al consignatario.

Para cualquier reclamo judicial o arbitral el período de prescripción se amplía de un año, como en las Reglas de la Haya, a dos años.

En nuestra Ley de Navegación el período de prescripción al igual que las Reglas de la Haya, es de un año.

## 5. CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT (COGSA)

En el siglo XIX creció el transporte de mercancías por mar, especialmente por parte de las potencias. Estados Unidos en esa época no contaba con una flota mercante mayor. Era un país predominantemente embarcador, y resultó afectado por los abusos de los navieros, los cuales gozaban del privilegio de no tener responsabilidad alguna en caso de pérdida o daño a las mercancías. Por ello Estados Unidos decidió promulgar una ley que los protegiera contra tales abusos, la Ley Harter de 1893.

La Ley Harter trató de reducir la discrecionalidad del naviero para insertar en los conocimientos de embarque cláusulas que los exoneraban de toda responsabilidad. El armador no podía, según esta ley, desentenderse de equipar y avituallar de manera correcta y segura el buque, ya que estaba obligado a proveer un buque en buenas condiciones de navegabilidad. La Ley Harter aplicó un término que con el tiempo se hizo común al derecho marítimo, la debida diligencia o "due diligence" que debe mostrar el armador o naviero para que el viaje sea lo más seguro posible de acuerdo "a lo que un razonable y prudente armador hipotéticamente considerara".<sup>72</sup>

En Estados Unidos, las Reglas de la Haya fueron incorporadas a una ley doméstica: Carriage Of Goods by Sea Act (COGSA) en 1936, y prácticamente contiene las mismas disposiciones. Dicha ley se aplica a

---

<sup>72</sup> Alvarez del Castillo, Joaquín. Op. Cit. Pag. 67

todo tipo de contratos de transporte de mercancías por mar que entren o salgan de Estados Unidos.

Como podemos ver, el que exista un contrato de transporte de mercancías por mar es un requisito para la aplicación del COGSA., pero dicho contrato debe de estar cubierto por un conocimiento de embarque, de hecho COGSA solo es aplicable para mercancías que tengan conocimiento de embarque<sup>73</sup>, es decir, que regula la relación entre partes que tengan como contrato de transporte de mercancías por mar a un conocimiento de embarque. Es más, si COGSA es aplicable, entonces cualquier cláusula contenida en el conocimiento de embarque que vaya en contra del mismo no es válida. Sin embargo, COGSA está limitado a conocimientos de embarque que evidencien el contrato de transporte de mercancías por mar, cuando dicho transporte sea desde un país extranjero hacia Estados Unidos o desde Estados Unidos hacia algún puerto extranjero. Es también necesario que dicho transporte involucre carga proveniente de otro país o que la carga salga desde Estados Unidos hacia otro país, es decir, se debe cumplir el requisito de "foreign trade" o comercio internacional, ya que tratándose del transporte de carga dentro del territorio Estadounidense, se aplica el Harter Act, ya mencionado.<sup>74</sup>

Al igual que las Reglas de la Haya, COGSA establece que el período de responsabilidad del porteador empieza a partir de que comienzan las operaciones de carga de la mercancía al barco y

---

<sup>73</sup> Schoenbaum, Thomas J. Op. Cit. Pag. 537

<sup>74</sup> IBIDEM Pag. 538

cuando terminan las operaciones de descarga de las mismas en el puerto, es decir, "tackle-to-tackle". Pero cuando el porteador acepta hacerse responsable de la mercancía antes de cargar la misma, las responsabilidades de las partes están determinadas por el Harter Act, que también aplica para el caso de que la descarga y la entrega no ocurren al mismo tiempo.<sup>75</sup>

En cuanto al monto de la responsabilidad que establece COGSA, éste difiere de las Reglas de la Haya. El monto está establecido en la sección 1304 (5) que señala lo siguiente: Ni el porteador ni el barco podrán ser responsables por la pérdida o daño a las mercancías transportadas por un monto mayor de 500 dólares por paquete o unidad, o su equivalente en otra moneda, salvo que la naturaleza y el valor de dichos bienes han sido declarados en el conocimiento de embarque.

La misma sección establece que las partes en el contrato de transporte pueden convenir una cantidad mayor, pero nunca menor, de limitación de responsabilidad.

---

<sup>75</sup> IDEM Pag. 541

## **6. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMOS. LONDRES 1976**

En 1957 se celebró la llamada Convención Internacional relacionada con la Limitación de Responsabilidad de los Dueños de los Barcos que tuvo aproximadamente 50 partes firmantes, pero algunos países como Estados Unidos o Grecia no ratificaron dicha convención, por lo que en 1976 en Londres se firmó el Convenio Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos auspiciada por la Organización Marítima Internacional (IMO) reemplazando la Convención de 1957<sup>76</sup>, como ya lo vimos en el primer capítulo del presente estudio.

La Ley de Navegación se acoge expresamente a este convenio como lo establece el artículo 132:

“Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo...”.

Sin embargo, las disposiciones de la Ley de Navegación han sido tomadas de las Reglas de la Haya y sus protocolos, por lo que esta Convención realmente se aplica para daños mayores causados a

---

<sup>76</sup> Gasket, De Battista & Swaton. Op. Cit. Pag. 395-396

una embarcación, como por ejemplo un hundimiento, ya que cuando se trata de daños a la carga con un conocimiento de embarque se aplican las disposiciones de las Reglas de la Haya. Inclusive en la práctica marítima suele llamarse a la limitación de responsabilidad establecida en esta convención como "Responsabilidad Global", ya que es más amplio su ámbito de aplicación porque cubre no solo daños a la carga, sino también a la embarcación, a terceros y vidas. En el ámbito marítimo se le llama responsabilidad global porque la limitación es calculada tomando como referencia las características del buque, en este caso el tonelaje del buque; en cambio la limitación contenida en las Reglas de la Haya, Haya-Visby y Hamburgo es llamada "Limitación en Paquete" ya que la limitación es calculada en referencia a las características de cada carga en particular. Inclusive estos dos tipos de responsabilidad no se excluyen, sino que pueden aplicarse ambos en un mismo evento.

Cuando se aplican los dos sistemas, primero deberá aplicarse la limitación por paquete y después la limitación global. La convención de 1976 incluye todos los reclamos que surjan de un mismo evento, incluyendo reclamos individuales cubiertos por un conocimiento de embarque en base a las Reglas de la Haya o de Hamburgo. Derivado de un siniestro, se crea un Fondo de limitación de responsabilidad en base a la Convención de 1976 para pagar todas las reclamaciones que surjan por el siniestro ocurrido, incluyendo las reclamaciones de carga que tengan un límite de responsabilidad en base a las Reglas de la Haya o Hamburgo.

Esta convención establece como límite de responsabilidad general el valor del barco, ya que ninguna reclamación puede pagarse por un valor mayor a la del buque.

De conformidad con esta Convención, el naviero puede limitar su responsabilidad a una cantidad de dinero calculada de conformidad con el tonelaje del barco. Esta cantidad representa un Fondo con el cual las partes perjudicadas podrán ser compensadas *pro rata*, por lo que se les paga el total o una proporción de lo que perdieron si el Fondo de Limitación no es suficiente para pagar el total del reclamo.<sup>77</sup>

### **DERECHO A LA LIMITACION**

Originalmente el privilegio de limitar la responsabilidad lo tenía el armador o dueño del barco, pero conforme pasó el tiempo surgió el problema de los fletadores o cualquier persona que explotara el barco: el naviero; así que se extendió también a cualquier persona que estuviera en posesión del barco. La Convención de 1976 todavía extendió más la facultad de limitar a las empresas de salvamento.

El artículo 1 del Convenio establece que tienen derecho a limitar los propietarios y las empresas de salvamento. Propietario significa el propietario, fletador, armador y el operador de un buque mercante.<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> Op. Cit. Pag. 395

<sup>78</sup> Convención Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad por Créditos Marítimos. Londres 1976 Artículo 1

## **OBJETO DE LA LIMITACIÓN**

En primer lugar el barco durante la navegación, y aun cuando no esté navegando. Estructuras, aun sin terminar, una vez botado el buque si tiene como fin navegar. La Convención no se aplica para plataformas para explorar el manto acuífero o el subsuelo.

## **RECLAMOS SUJETOS A LIMITACIÓN**

Los reclamos sujetos a limitación son los siguientes: muerte o lesiones; daño a bienes ya sea en maniobras de puerto, a bordo, durante las operaciones del barco o durante el salvamento; pérdida o demoras en el transporte de mercancías o pasajeros; infracción de derechos no contractuales; reclamaciones relativas al reflote, evacuación, destrucción o inutilización de un buque hundido, naufragio, encallamiento o abandono, incluyendo cualquier cosa que está o ha estado a bordo; evacuación, destrucción o inutilidad de la carga del buque; reclamaciones de una persona distinta a la persona responsable por las medidas tomadas a fin de prevenir o de reducir un daño por el que la persona responsable puede limitar su responsabilidad y por los daños posteriores ocasionados por estas medidas.<sup>79</sup>

El artículo 3 del Convenio establece las reclamaciones excluidas de la responsabilidad, que son las siguientes:

---

<sup>79</sup> Artículo 2

- a) Las reclamaciones por asistencia, salvamento o por la contribución a la avería común;
- b) Las reclamaciones por la contaminación de hidrocarburos;
- c) Las reclamaciones sujetas a toda Convención Internacional o legislación nacional dominante que prohíba la limitación de la responsabilidad por daño nuclear.
- d) Las reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear por daños nucleares.

### **PERDIDA DEL DERECHO A LIMITAR**

Para perder el derecho a limitar la responsabilidad se tiene que probar que la pérdida o daño fue el resultado de una acción personal u omisión, "con la intención de causar tal pérdida, con temeridad y a sabiendas de que tal daño se produciría probablemente".<sup>80</sup>

De esta forma la carga de la prueba la tiene el reclamante, quien tendrá que probar negligencia del naviero, o quien estuviera a cargo del barco, por ejemplo, el capitán, además de que se tenía el conocimiento de que el daño o pérdida pudieran ocurrir. Por lo anterior romper el límite de responsabilidad resulta una tarea difícil para el reclamante.

---

<sup>80</sup> Artículo 4

## CANTIDADES A LIMITAR

Como ya vimos la limitación de la responsabilidad del naviero se da conforme al tonelaje del buque de acuerdo a las reglas de medida sobre el tonelaje bruto previsto en la Convención Internacional sobre Medidas de Arqueo del Buque de 1969,<sup>81</sup> de esta manera las dos terceras partes del límite está reservado para reclamaciones de muerte o lesiones personales y los Derecho Especiales de Giro (DEG) son la unidad de cuenta sobre la cual se basa la limitación de responsabilidad. En la siguiente tabla se puede apreciar mejor:<sup>82</sup>

Reclamos	Tonelaje	DEG
A. Parte reservada para muerte y lesiones personales	1. tonelaje menor a 500	333,000 DEG
	2. por cada tonelada de 501 a 3000	500 DEG por tonelada
	3. por cada tonelada de 3001 a 30 000	333 DEG por tonelada
	4. por cada tonelada de 30 001 a 70 000	250 DEG por tonelada
	5. por cada tonelada de 70 001 para arriba	167 DEG por tonelada

<sup>81</sup> Artículo 6

<sup>82</sup> Gasket, De Battista & Swaton. Op. Cit. Pag. 412-413

---

Reclamos	Tonelaje	DEG
B. Otras Reclamaciones	1. tonelaje menor a 500	167 000 DEG
	2. por cada tonelada de 501	
	a 30 000	167 DEG por tonelada
	3. por cada tonelada de	
	30 001 a 70 000	125 DEG por tonelada
	4. por cada tonelada de	
	70 001 en adelante	83 DEG por tonelada

---

## 7. LEY DE NAVEGACION

La Ley De Navegación de 1994 contempla el nuevo sistema seguido por la Convención Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos de 1976 y el de las Reglas de La Haya-Visby, como lo podemos ver en el artículo 104 de dicho ordenamiento que a continuación cito:

“La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso conforme lo establezcan los tratados internacionales al respecto.

“La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte”.

El artículo 104 reprodujo íntegramente a las Reglas de la Haya-Visby. Sólo en el último párrafo omitió algo: no sólo pierde el derecho de limitar si hubo un acto u omisión de parte del naviero, sino que tampoco gozará de tal privilegio si se prueba que lo hizo con la intención de causar tal daño o pérdida o con conocimiento de que al

realizar el acto o dejar de realizarlo podría causar dicho daño o pérdida.

El principio general en la Ley de Navegación en cuanto a la responsabilidad civil se señala en el artículo 131 que establece: "El Propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque ..." En relación a lo anterior el artículo 132 contempla la limitación de responsabilidad del naviero. Este artículo extiende el derecho a limitar a los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques,<sup>83</sup> es decir, a aquellos que tienen a su cargo la explotación de buque y se apega a la Convención de 1976 en cuanto a las "reservas y en la forma y términos establecidos".<sup>84</sup>

Es también importante mencionar al artículo 105 que establece en que casos el naviero no es responsable por los daños a las mercancías. La Ley de Navegación en este artículo reprodujo nuevamente a las disposiciones de las Reglas de la Haya.

---

<sup>83</sup> Ley de Navegación Artículo 136

<sup>84</sup> Ley de Navegación Artículo 136

## V. CAUSAS POR LAS QUE NO PROCEDE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO

### 1. LEY DE NAVEGACION

Como ya explicamos en los capítulos anteriores, el naviero, en caso de que la carga que transporta resultara dañada o se perdiera con motivo del transporte de la mercancía por mar, deberá indemnizar al dueño de la misma; pero esta indemnización está limitada de acuerdo a los límites de responsabilidad establecidos en los ordenamientos correspondientes, como lo son la Ley de Navegación, las Reglas de la Haya-Visby, las Reglas de Hamburgo, el Carriage of Goods by Sea Act, etc., mismos que ya fueron comentados.

Pero existen ciertas circunstancias que pueden llegar a romper esa limitación de responsabilidad que tiene el naviero en su favor, es decir, que el naviero no tendría derecho a limitar su responsabilidad, por lo que adquiere el deber de indemnizar en su totalidad al cargador o dueño de la mercancía por los daños o pérdidas sufridas a la mercancía transportada.

Como ya vimos en el capítulo tercero del presente estudio, el artículo 104 de la Ley de Navegación establece el límite de responsabilidad del naviero siguiendo las Reglas de la Haya-Visby.

El último párrafo del artículo citado señala lo que a continuación se cita:

" La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte".<sup>85</sup>

Por otra parte, las Reglas de la Haya-Visby van más allá que la Ley de Navegación, siendo más específicos al determinar en el artículo IV, párrafo 5(e) que el naviero pierde el derecho o privilegio de limitar su responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte, hechos con la intención de causar daño, o que sabiendo que el daño pudiera ocurrir y pudiéndolo evitar no se evitó.<sup>86</sup>

Dicho artículo literalmente dice:

"Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños." <sup>87</sup>

<sup>85</sup> Ley de Navegación Artículo 104 último párrafo

<sup>86</sup> Gasket, De Battista & Swaton. Op. Cit. Pag. 213

<sup>87</sup> Reglas Haya-Visby Artículo IV párrafo 5 inciso e)

Como podemos ver la Ley de Navegación solo enuncia de una manera general como causas de pérdida del derecho a limitar, un acto u omisión por parte del naviero que produjeron la pérdida o daño de las mercancías, sin especificar si en el acto u omisión existe culpa, dolo, negligencia o mala fe, por lo que deja abierta la posibilidad de que puedan concurrir cualquiera de estas circunstancias.

En cambio, las Reglas de la Haya-Visby especifican que para que no proceda la limitación de responsabilidad del naviero el acto u omisión de su parte debe de ser con dolo, es decir, que tuvo la intención de causar el daño o la pérdida a la mercancía; o con culpa o negligencia, que sabiendo que podría ocurrir el daño o pérdida o pudiéndolo prevenir no lo previno, como tampoco hizo nada para evitarlo.

Es aquí donde entramos a la discusión sobre la culpa, el dolo, la mala fe y la negligencia que deben de existir en la voluntad del naviero para que no pueda limitar su responsabilidad frente al cargador o dueño de la mercancía.

## **2. EL CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA LOS ESTADOS EN MATERIA FEDERAL**

Para entender los conceptos arriba citado debemos entrar al estudio de los vicios de la voluntad.

## **A. CULPA**

El artículo 2025 del Código Civil establece que "hay culpa o negligencia cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa o deja de ejecutar los que son necesarios para ella".

Culpa es obrar o actuar sin intención y sin la diligencia debida, lo que causa un resultado dañoso, previsible y penado por la ley en el sentido civil, porque conlleva a la reparación del daño causado. Es la no previsión de lo previsible y evitable.

La culpa como podemos ver no implica una voluntad de causar el daño, sin embargo genera responsabilidad en tanto que no se observó un deber señalado por la ley o convenido por las partes.

De la culpa se derivan varios conceptos: negligencia, imprudencia, impericia, los cuales forman parte de la misma.

## **B. NEGLIGENCIA**

El artículo 2025 del Código Civil ya citado no distingue entre culpa o negligencia, sin embargo la doctrina distingue a estos conceptos.

Negligencia es la falta de actividad necesaria para preveer y evitar sucesos o consecuencias inconvenientes. Se entiende como descuido u omisión de la atención y diligencia debidas.

La negligencia debe de ser distinguida de dos conceptos parecidos, y que como ya mencionados, derivan del concepto de culpa también. Son :

Imprudencia.- Es la ausencia de discernimiento, de precauciones, pero todo ello producido por actuar alocadamente, temerariamente o con precipitación. Es obrar irreflexivamente, sin precaución ni cautela.

Impericia.- Es la falta de la condición requerida que una persona deba tener la pericia requerida para ejercer su oficio o profesión.

Por lo anteriormente expuesto, podemos decir que cuando el transportista ha causado algún daño o pérdida a la mercancía que transporta por negligencia o imprudencia, pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad a la luz de las Reglas de la Haya-Visby y de nuestra Ley de Navegación, aunque ésta última solo mencione el caso de que el naviero cometa una acción u omisión causando un daño.

### C. DOLO

Como vimos anteriormente, el transportista o porteador pierde el derecho a limitar su responsabilidad si el daño o pérdida a la carga ha ocurrida por una acción u omisión suya, ya sea que esto haya ocurrido sin intención de hacerlo o con la intención de que ocurriera tal daño o pérdida. En este último caso estamos frente al caso de que el transportista haya actuado dolosamente.

Entendemos por dolo aquella conducta que se realiza intencionalmente con el fin de causar un daño. El dolo importa un conocimiento y un querer, es decir, un conocimiento de que la conducta es contraria a la ley porque causará un daño, y un querer en cuanto a que sabiendo lo anterior el sujeto realiza dicha conducta con la intención y el fin de causar dicho daño. "El agente se halla en dolo cuando sabe o conoce lo que realmente ejecuta".<sup>88</sup>

El concepto de dolo y la culpa son elementos de la responsabilidad subjetiva. Mientras que en la culpa el daño se produce por una falta de atención, cuando existe dolo el daño ha sido causado por la intención de quien lo causa.

En el caso del transportista, es claro que cuando éste o sus subordinados causan un daño a la carga o inclusive la pérdida de ésta con la intención de causar tal situación, el transportista pierde el

<sup>88</sup> Brunster, Alvaro. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Pag. 1203

derecho a limitar su responsabilidad, pero además sufre otras consecuencias:

- En primer lugar el afectado podrá reclamar el total del valor de su mercancía.
- Además podrá hacer un reclamo por los daños y perjuicios ocasionados.
- Obviamente el naviero pierde el derecho a limitar su responsabilidad.
- Si reúne las características de algún tipo penal, como daño en propiedad ajena, el transportista incluso podría hacerse acreedor a una sanción de tipo penal.

A pesar de que la Ley de Navegación no es muy clara al respecto, al remitirnos a las convenciones aquí estudiadas, Reglas de la Haya-Visby, Reglas de Hamburgo, Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) y Convención de Londres 1976, podemos ver que todas contemplan al dolo y a la culpa como causales de la pérdida del derecho a limitar.

## APENDICE A. CASOS DE PROCEDENCIA DE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO.

En este apartado se pretende mostrar la aplicación de la limitación de responsabilidad, con la intención de aterrizar los conceptos antes estudiados a la realidad y a la vida práctica. Es por ello que se han escogido dos casos en que distintas autoridades judiciales decidieron sobre la aplicación de la limitación de responsabilidad en favor de los transportistas.

El primer caso es un reclamo de carga en el que se aplicó la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, vigente en el momento del reclamo, además de las Reglas de la Haya-Visby y el Carriage of Goods by Sea Act. Es un caso interesante e importante para el ámbito marítimo ya que es la resolución de los tribunales mexicanos acerca de la excepción de *plus petitio* o limitación de responsabilidad.

El segundo caso es el resumen del hundimiento del buque Tabasco, en el que se aplicó la Convención de Londres de 1976 y en donde veremos como funciona el Fondo de Limitación de Responsabilidad que contempla dicha convención.

## **I.- CASO DE PERDIDA Y DAÑO A LA CARGA. BUQUE MOTOR "CRISTINA C". EXCEPCIÓN DE PLUS PETITIO.**

En 1990 cierta empresa compró una máquina para texturizar hilos de poliéster. El valor de la máquina fue de \$432,000.00 libras esterlinas. Dicha máquina debía ser transportada de Inglaterra, su lugar de origen, hacia el puerto de Veracruz en México, vía Miami, Florida.

El fabricante embarcó la máquina a bordo del buque "Gulf Speed", pero para poder transportarla se tuvo que desarmar y las piezas se pusieron en cajas, mismas que se metieron en tres contenedores, considerados cada uno como una unidad. La empresa transportista, es decir, la responsable de la máquina y su transporte, expidió un conocimiento de embarque en el que el fabricante era el embarcador y el comprador en México era el consignatario de la carga, ya que él sería quien la recogería. En el conocimiento de embarque se contenían los términos y condiciones del contrato de transporte, así como todos los datos de la carga y del transporte. El consignatario además contrató un seguro en caso de que la carga sufriera algún daño o pérdida.

Los tres contenedores a bordo del Buque "Gulf Speed" salieron de Inglaterra y fueron descargados en Miami, Florida en donde fueron cargados en el Buque "Cristina C" para ser transportados a Veracruz. En el puerto de Tampico el "Cristina C" desembarcó los contenedores

consignados a ese puerto, pero por razones desconocidas se ordenó el cambio de posición de uno de los tres contenedores en los que iban las piezas de la máquina, y durante la operación el contenedor se ladeó cayendo su contenido al mar.

El consignatario al saber lo anterior, días después, presentó una reclamación a la compañía transportista, misma que nunca le pagó. Algunas de las cajas fueron rescatadas por el transportista, pero otras nunca se encontraron. Como consecuencia muchas de las piezas resultaron dañadas y otras, por supuesto, se perdieron. Por lo anterior el consignatario tuvo que reemplazar las piezas dañadas y perdidas además de contratar a un técnico para que pudiera componer la máquina.

La aseguradora contratada por el consignatario indemnizó a éste por el total de los gastos incurridos como consecuencia del siniestro. Dichos gastos fueron de \$ 464,554.00 dólares americanos. Al indemnizar los gastos, la aseguradora también se subrogó en todos los derechos que le correspondían al consignatario, por lo que entabló una demanda en contra de la compañía transportista por la cantidad señalada ante los Juzgados de Distrito, de conformidad con el artículo 104 constitucional que establece que cualquier controversia marítima será de competencia federal.

La compañía transportista, por conducto de su agente, contestó la demanda argumentando lo siguiente:

1.- Que el transportista recibió la máquina en piezas en "aparentes buenas condiciones" como lo establece el conocimiento de embarque, excepto que se haya hecho notar lo contrario, lo cual no se hizo.

2.- Que se transportaron tres contenedores que "dicen contener" cajas que contiene piezas de maquinaria, pero al haber sido contratado el transporte en términos FCL o Full Container Load, el transportista no le consta el contenido del contenedor ni sus condiciones, ya que éste se obligó a transportar contenedores más no las cajas individuales. Al ser el embarcador quien llenó los contenedores, el transportista desconoce el contenido de los mismos y solo se guía por lo que el embarcador dijo que contenían los contenedores.

3.- La carta de reclamación presentada por el consignatario no cumple con los requisitos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, vigente en el momento del reclamo.

4.- Que el transportista se obligó a transportar tres contenedores de acuerdo al conocimiento de embarque y por lo tanto el reclamante debe sujetarse a los términos y condiciones del mismo, ya que en este se señaló que el embarcador al aceptar el conocimiento de embarque conviene en respetar los términos y condiciones del mismo. El transportista tiene por consiguiente la responsabilidad de responder por los tres contenedores que se obligó a transportar, más no su contenido el cual no le consta.

5.- Que en la cláusula sexta del conocimiento de embarque denominada "Limitación y valor declarado por unidad o paquete" insertada al reverso del conocimiento de embarque, se establece que la responsabilidad del transportista se limita al pago de \$500.00 dólares por cada paquete o unidad que se pierda o haya sufrido algún daño. Por lo que en todo caso, se deberá indemnizar al reclamante por la cantidad de \$500.00 dólares por unidad o paquete, es decir, por contenedor. Además de que el transportista no es responsable del valor de la carga a menos de que dicho valor se haya anotado en el conocimiento de embarque, lo que en este caso no sucedió.

6.- Que de conformidad con el conocimiento de embarque son aplicable las Reglas de la Haya-Visby, así como también el Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) porque la carga estuvo en territorio estadounidense. Por lo tanto se aplica la limitación de responsabilidad del transportista contemplada en dichos ordenamientos internacionales que es de \$500.00 dólares por unidad o paquete.

7.- Se interpuso además la excepción de prescripción por no haber cumplido la reclamación presentada por el consignatario los requisitos del Código de Comercio ya que no señaló la cantidad ni los daños, de acuerdo al artículo 592.

8.- Por último interpuso la excepción de Plus Petitio derivada de la cláusula sexta del conocimiento de embarque ya comentada.

El Juez cuarto de Distrito en materia civil, después de estudiar el caso dictó sentencia absolviendo a la transportista, sin embargo no hizo mención de las excepciones opuestas por la transportista.

La actora, es decir, la aseguradora, apeló la sentencia ante el Segundo Tribunal Unitario del Primer Circuito, quien revocó la sentencia de primera instancia y admitió la excepción de plus petitio, por lo que condenó a la transportista al pago de \$500.00 dólares por contenedor dañado.

Como consecuencia del fallo de segunda instancia, la actora promovió juicio de amparo ante el Quinto Tribunal Colegiado en materia civil del Primer Circuito, quien concedió el amparo para efectos. El tribunal resolvió dejar insubsistente la sentencia dictada por el tribunal unitario por no haberse estudiado todos los agravios planteados por la actora, y ordenó se dictara otra en su lugar.

El Segundo Tribunal Unitario volvió a dictar otra sentencia y en sus considerandos estableció:

1.- Que la cláusula sexta contenida en el Conocimiento de Embarque es válida al igual que la limitación de responsabilidad que se estipula ya que las partes al aceptar el conocimiento de embarque tácitamente renunciaron a los preceptos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos debido a que es la voluntad de las partes lo que rige el contrato. Lo anterior en base a los artículos 1832 y 1797 del Código

Civil del Distrito Federal que establece que en los contratos cada quien se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse.

2.- Que aun y cuando la aseguradora haya indemnizado por el total de los daños y pérdidas al consignatario, por el hecho de haberse sometido éste a los términos y condiciones del conocimiento de embarque incluyendo la cláusula sexta, referente a la limitación de responsabilidad, la aseguradora no tiene porque recibir el total de lo que pagó ya que se subrogó en los derechos y acciones del consignatario en contra de la transportista, y el derecho de reclamar por parte del consignatario está limitado a cierta cantidad (\$500.00 dólares) debido a lo pactado en el Contrato de Transporte cuyos términos constan en conocimiento de embarque.

Derivado de lo anterior el Tribunal Colegiado no otorgó el amparo a la aseguradora quejosa y dejó subsistente la sentencia dictada por el Tribunal Unitario de Primer circuito. Con esto se creó un precedente ante los Tribunales Mexicanos ya que se reconoció judicialmente el derecho a la limitación de la responsabilidad del naviero.

## 2. CASO DEL HUNDIMIENTO DEL BUQUE "TABASCO"

En abril de 1994 ocurrió un grave accidente para la marina mercante mexicana en aguas internacionales muy cerca de Algeciras, España. Si bien no ocurrió una tragedia al no perderse ninguna vida humana, el buque de bandera mexicana "Tabasco" se hundió debido a condiciones extremas de mal tiempo, perdiéndose con él toda la carga que transportaba.

A continuación se transcribe en parte el acta de protesta levantada por el Capitán del buque "Tabasco" una vez que él y su tripulación habían sido rescatados por el buque "Winter Wave". Después se procederá a hacer un análisis del procedimiento de limitación de responsabilidad promovido tanto por el naviero como por los dueños de la carga.

### " ACTA DE PROTESTA

A BORDO DEL BUQUE MOTOR "WINTER WAVE"... NAVEGANDO CON DESTINO A CRISTOBAL PANAMÁ SE REÚNEN EN EL SALON DE CONFERENCIAS DEL CITADO BUQUE .... CAPITAN, PRIMER OFICIAL DE CUBIERTA Y JEFE DE MAQUINA RESPECTIVAMENTE DEL BUQUE MOTOR "TABASCO"... DE BANDERA MEXICANA, PARA HACER CONSTAR LO SIGUIENTE:  
QUE SIENDO APROXIAMDAMENTE LAS DIEZ CUARENTA Y OCHO HORAS, TIEMPO UNIVERSAL, DEL DIA DOCE DE ABRIL DE MIL

NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO, SE ZARPO DEL PUERTO DE ALGECIRAS, ESPAÑA, CON DESTINO AL PUERTO DE VERACRUZ, MEXICO, A BORDO DEL BUQUE MOTOR "TABASCO", CON SU TRIPULACION COMPLETA, AVITUALLAMIENTO SUFICIENTE PARA LA TRAVESÍA, ASÍ COMO TODOS LOS EQUIPOS DE NAVEGACION, DE SEGURIDAD Y MAQUINA PRINCIPAL EN BUENAS CONDCIONES, EQUIPO DE MANIOBRA DE CARGA A SON DE MAR Y CARGA DEBIDAMENTE ESTIBADA Y TRINCADA ...

QUE EL DIA CATORCE DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO, HABIÉNDOSE ENCONTRADO FUERTE VIENTO, SIENDO APROXIAMDAMENTE LAS DIECISIETE TREINTA HORAS TIEMPO UNIVERSAL Y SIGUIENDO LA RECOMENDACIÓN DE OCEAN ROUTES SE CAMBIA DE RUMBO AL 239 VERDADERO; ADICIONALMENTE, DEBIDO AL INCREMENTO DEL VIENTO DEL OESTE FUERZA SIETE DE BEAUFORT Y MAR DE LA MISMA DIRECCION FUERZA OCHO, CON EL PROPOSITO DE EVITAR DAÑOS AL BUQUE, A LA CARGA Y A SU TRIPULACION SE MODERA MAQUINA PRINCIPAL.

QUE DURANTE EL RESTO DEL DIA Y TODA LA NOCHE DEL CATORCE DE ABRIL SE CONTINUÓ LA NAVEGACIÓN ENFRENTANDO EXTREMADO MAL TIEMPO.

SIENDO APROXIMADAMENTE LAS DIEZ HORAS CON VEINTE MINUTOS DEL DÍA QUINCE DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO, SE PARA MÁQUINA PRINCIPAL DEL BUQUE POR FALLA EN LOS MOTO GENERADORES QUEDANDO

EL BUQUE AL GARETE CON LA MAR ATRAVESADA, HABIÉNDOSE PERDIDO PARTE DE LA CARGA QUE SE TRANSPORTABA SOBRE TAPA ESCOTILLA NÚMERO CINCO, DEBIDO A LOS CONSTANTES BALANCES PROVOCADOS POR EL MUY MAL ESTADO DE LA MAR Y VIENTO, ALCANZANDO EN DICHS BALANCES, EN OCASIONES, MAS DE CUARENTA Y CINCO GRADOS A AMBAS BANDAS.

QUE DURANTE EL RESTO DEL DÍA QUINCE DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO SE TRABAJA INTENSAMENTE PARA RESTABLECER EL FUNCIONAMIENTO DE MOTO GENERADORES, PESE A LAS ADVERSAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS.

QUE SIENDO APROXIMADAMENTE LAS CERO UNA HORAS TIEMPO UNIVERSAL DEL DÍA DIECISEIS DE ABRIL DE MIL NOVECIENTO NOVENTA Y CUATRO EL JEFE DE MAQUINAS INFORMA QUE SE RESTABLECE EL SERVICIO DE MOTO GENERADORES PROCEDIÉNDOSE A HABILITAR EQUIPOS AUXILIARES DEL PUENTE Y MAQUINAS PARA NAVEGACIÓN; AL DARSE MÁQUINA AVANTE PARA CONTINUAR NAVEGACIÓN SE OBSERVA UNA ESCORA ANORMAL DEL BUQUE HACIA LA BANDA DE BAVOR Y HABIÉNDOSE CHECADO EL INTERIOR DE BODEGAS SE ENCUENTRA INUNDADO PLAN DE BODEGA NÚMERO TRES INCREMENTÁNDOSE EL NIVEL DE AGUA CON RAPIDEZ Y COMENZÁNDOSE A FILTRAR AGUA HACIA LA BODEGA NÚMERO CUATRO.

QUE SIENDO APROXIAMDAMENTE LAS CERO DOS TREINTA HORAS TIEMPO UNIVERSAL DEL MISMO DÍA DIECISEIS DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO, SE OBSERVA QUE CONTINÚA INCREMENTÁNDOSE LA ESCORA HACIA LA BANDA DE BABOR, NO OBSTANTE LAS MANIOBRAS DE ACHIQUE REALIZADAS, POR LO QUE SE ORDENA A LA TRIPULACIÓN PREPARARSE PARA ABANDONO DE BUQUE, Y SE SOLICITA AL BUQUE MOTOR "WINTER WAVE" SU ASISTENCIA DURANTE DICHO ABANDONO, HABIÉNDOSE TOMADO TODAS LAS MEDIDAS REGLAMENTARIAS DE EMERGENCIA.

QUE SIENDO APROXIMADAMENTE LAS CERO CUATRO HORAS CUARENTA MINUTOS DEL MISMO DÍA DIECISEIS DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO QUEDA TOTALMENTE ABANDONADO EL BUQUE MOTOR "TABASCO".

QUE SIENDO LAS CERO SEIS CINCUENTA Y CINCO HORAS TIEMPO UNIVERSAL, DEL MISMO DÍA DIECISEIS DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO LA TRIPULACIÓN SE ENCUANTRA ABORADO DEL BUQUE MOTOR "WINTER WAVE", HABIENDO SIDA RESCATADA TODA LA TRIPULACIÓN CON VIDA.

QUE DURANTE LA OPERACIÓN DE RESCATE LA TRIPULACIÓN SE PIERDEN PASAPORTES, DOCUMENTOS DE LA TRIPULACIÓN Y CERTIFICADOS DEL BUQUE "TABASCO".

QUE SIENDO LAS CATORCE HORAS TIEMPO UNIVERSAL DEL DÍA DIECISIETE DE ABRIL DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y CUATRO, Y NO HABIENDO NADA MÁS QUE ASENTAR POR EL MOMENTO, SE LEVANTA LA PRESENTE ACTA EN CONTRA DE LA

MAR, Y DEMAS ELEMENTOS QUE CAUSARON ESTE ACCIDENTE.....”

El buque “Tabasco” contaba con dos tipos de seguros:

- a) Un seguro marítimo y de transporte regulado por las reglas del Club Protection and Indemnity (P&I) North of England 1993/4 y por las Reglas de la Haya de 1924, mismo que protegía al naviero contra las reclamaciones por pérdida o daño a la carga durante el transporte marítimo en base a lo establecido en los conocimientos de embarque.
- b) Un seguro de casco y maquinaria, que precisamente protege al naviero de cualquier daño o pérdida ocasionada al casco o la maquinaria del buque.

En ambos casos, para que las aseguradoras pagaran el monto asegurado al naviero se tuvieron que hacer inspecciones por especialistas para determinar las causas del hundimiento, y si el naviero o su tripulación habían contribuido en alguna manera, ya sea directa o indirectamente, al siniestro.

Una empresa internacionalmente reconocida en el medio marítimo se encargó de hacer las investigaciones necesarias para determinar lo que causó el hundimiento del “Tabasco” y después de haber hecho una amplia investigación determinó lo siguiente: “... hemos concluido contundentemente que la pérdida total de la nave de referencia se debió a un ingreso fortuito de agua de mar y que, por lo

tanto, el reclamo es procedente bajo la póliza de casco y maquinaria. En resumen, concluimos aplicando el principio de causa próxima que la avería de los motogeneradores no tiene que ver con el hundimiento de la nave... no es inusual que la maquinaria del buque se repare en altamar con las máquinas paradas; la pérdida en sí se debió a un ingreso de agua de mar en mal tiempo aparentemente debido a la rotura del casco de la nave causada por la desestiba de unos rollos de lámina de acero transportados en la bodega número 3; el hecho de que por alguna falla inexplicable del mamparo o compuerta estanca ubicada entre los entrepuentes número 3 y 4 se aceleró la inundación del buque no es relevante; en el momento de brecharse la lámina exterior por motivos fortuitos la pérdida de la nave como resultado de la operación de un peligro del mar ya era inevitable”.

De acuerdo al reporte presentado por la empresa que realizó la inspección, el hundimiento del “Tabasco” se debió a varias causas:

1.- La falla de los motogeneradores probablemente como consecuencia de contaminación del combustible, y su reparación. Sin embargo se determinó que lo anterior no es una causa que bastase para el hundimiento del buque y, por lo tanto, no es la causa próxima ya que las reparaciones de maquinaria en alta mar son algo común, además el “Tabasco” en todo momento conservó las condiciones óptimas de navegabilidad.

2.- El mal tiempo, si bien era extremo, por sí solo no hubiera causado el hundimiento. La consecuencia inmediata del mismo fue la pérdida de varios contenedores lo que pudo afectar la estabilidad del buque.

3.- Durante el mal tiempo, los rollos de acero transportados en la bodega número 3 empezaron a moverse y causaron que el casco del buque se rompiera dejando entrar agua de mar. La entrada de mar ocasionó que la bodega número 4 se inundara también.

Por todo lo anterior se determinó que la causa próxima o directa del hundimiento fue la entrada accidental de agua de mar en el buque causado por el movimiento de la carga debido al mal tiempo.

Por otra parte, los reclamos por la pérdida de la carga en contra del naviero empezaron a surgir, y si bien en los conocimientos de embarque del naviero se establecía que la ley aplicable al mismo sería la mexicana y que los tribunales de la Ciudad de México conocerían de cualquier controversia; también se establecía en la cláusula quinta que el conocimiento de embarque cubría el transporte de mercancías por mar, el cual estaba sujeto a las disposiciones de las Reglas de la Haya "o cualquier otro ordenamiento aplicable (como COGSA), siendo dichas reglas o las Reglas de la Haya-Visby de aplicación obligatoria".

Para evitar mayores conflictos respecto a la diversidad de foros que pudieran tener conocimiento de dichos reclamos, el naviero

decidió comenzar un Procedimiento de Limitación de Responsabilidad en Brownsville, Texas con la finalidad de que este procedimiento atrajera cualquier reclamo que se presentara contra el naviero y además de que se estableciera un monto de limitación de responsabilidad con el cual se cubriera la carga perdida en el hundimiento.

El naviero decidió iniciar el juicio de limitación de responsabilidad ante Los tribunales de Brownsville, Texas por diversas razones:

a) Una parte de la carga, los rollos de acero, tenían como destino dicha localidad; y de acuerdo a la Cláusula Paramount del conocimiento de embarque, es válida para las partes la aplicación del COGSA cuando existiera carga proveniente o con destino a Estados Unidos. La carga tenía como destino un puerto norteamericano, por lo tanto, los tribunales norteamericanos eran también competentes para conocer del hundimiento del buque.

b) En Estados Unidos se tiene una experiencia mayor en el ramo marítimo y los jueces tienen mayor conocimiento de litigios marítimos, lo que en México no ocurre, por lo tanto, resultaba más conveniente llevar el procedimiento de limitación de responsabilidad en Estados Unidos.

c) Por otra parte se buscó concentrar en un mismo foro todas las reclamaciones que surgieran del hundimiento del buque.

Una vez iniciado el procedimiento, para que procediera la limitación de la responsabilidad del naviero a un monto determinado y el pago de los reclamos de acuerdo al monto de limitación de responsabilidad que correspondiera por la carga, el naviero debía de probar en primer lugar que la pérdida de la carga se debía a un accidente de mar y a causas fuera del control del mismo o su tripulación, y no debido a negligencia ya que se tomaron todas las medidas necesarias para evitar el hundimiento. Para lo anterior se demostró que el buque estaba en condiciones de navegabilidad y que debido al mal tiempo, los rollos de acero afectaron el caso del buque ocasionando la entrada de agua al mismo, por lo anterior el hundimiento del "Tabasco" no se podía atribuir a causas imputables al naviero.

Para determinar el monto total al que estaría limitada la responsabilidad del naviero se utilizaron las fórmulas establecidas por las Reglas de la Haya-Visby y COGSA en base a lo estipulado en el conocimiento de embarque y dependiendo si la carga tenía o no como destino un puerto en Estados Unidos. En este sentido se aplicó la "limitación por paquete" establecida en los conocimientos de embarque expedidos por el naviero.

También se contempló la posibilidad de aplicar el procedimiento establecido por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976, es decir, la "responsabilidad global" del naviero, pero esto se hubiera aplicado sólo en el caso de que el monto de los reclamos a cargo del naviero hubieran excedido el valor del barco, ya que como vimos en capítulos anteriores, el naviero nunca puede ser responsable más allá del valor del buque.

El procedimiento de limitación de responsabilidad es un procedimiento largo que hubiera tomado de 3 a 5 años resolverlo completamente, por lo que el naviero consideró la opción de llegar a un arreglo con cada uno de los reclamantes para terminar rápidamente el juicio y evitar mayores gastos, por lo que empezó las negociaciones con los reclamantes para acordar el monto a pagar.

Es así como después de año y medio del hundimiento del "Tabasco" los reclamantes y el naviero firmaron un convenio en donde el naviero se comprometió a pagar la cantidad aproximada de seis y medio millones de dólares, que equivalía aproximadamente al 75% del monto total que el naviera hubiera tenido que pagar al final del juicio y siempre y cuando dicha acción procediera; los reclamantes, a su vez, otorgaron un finiquito liberando al naviero de toda responsabilidad relacionada con el siniestro ocurrido. Dicho convenio fue elevado a la categoría de cosa juzgada quedando concluido el Procedimiento de Limitación de Responsabilidad en Brownsville, Texas.

## VII. CONCLUSIONES

Como conclusiones del presente estudio podemos decir que la figura de la limitación de responsabilidad del naviero en el transporte de mercancías por mar es válida tanto en el ámbito económico, como en el ámbito jurídico, por lo que desde el temprano desarrollo de la actividad marítima se comenzó a regular dicha figura y ha evolucionado conforme las circunstancias y las necesidades en el comercio internacional han crecido y evolucionado.

La justificación económica del derecho que tiene el naviero a limitar su responsabilidad es que el naviero o transportista cobra un flete que no corresponde al valor de la carga, sino que es mucho menor, por lo que de no limitarse la responsabilidad del naviero como transportista de las mercancías sería injusto para él pagar el total del valor de la carga cuando la cantidad que cobró como flete por transportarla es mucho menor que dicho valor. Por otra parte existe una mayor seguridad para el naviero y para las compañías aseguradoras cuando de antemano se puede calcular la exposición máxima del riesgo que se cubre. En este caso la exposición máxima del riesgo sería el valor de buque, porque más allá de éste no puede responder el naviero en base a la Ley de Navegación y a la Convención Internacional sobre la Responsabilidad nacida de Créditos Marítimos de 1976.

Por otra parte, el negocio marítimo no representaría ganancias para el naviero si sobre éste recayera la total responsabilidad por la pérdida o daño a la carga, ya que el riesgo asumido sería tan grande que se vería reflejado en el cobro de fletes y en las primas de los seguros contratados por el naviero, lo que haría imposible el que las empresas navieras se mantuvieran en el negocio. Es por ello que desde hace siglos se instituyó la figura de la limitación de la responsabilidad del naviero, como un beneficio para la industria marítima y sigue siendo válida en la época actual por las mismas razones: equilibrar el riesgo entre el naviero y los dueños de la carga durante la "aventura" marítima. Esto ocasionó inclusive la unificación a nivel mundial de las reglas que rigen al transporte marítimo de mercancías, y por consecuencia, se unificaron también las reglas y procedimientos respecto a la limitación de responsabilidad del naviero, como lo son las Reglas de la Haya de 1924 y sus protocolos Visby y Special Drawing Rights (SDR), conocidas en su conjunto como las Reglas de la Haya-Visby, la Convención Internacional sobre la Responsabilidad nacida de Créditos Marítimos de 1976, las Reglas de Hamburgo de 1978, todas ellas analizadas en el presente estudio y ratificadas por México, con excepción de las Reglas de Hamburgo.

En cuanto a la validez jurídica de la limitación de responsabilidad del naviero en el transporte de mercaderías por mar, cuando éstas sufren algún daño o se pierden en la travesía, a lo largo del presente estudio pudimos analizar lo siguiente:

a) El contrato de transporte de mercancías por mar celebrado entre el naviero y el embarcador, que puede ser el dueño de la carga o su poseedor, es documentado en un Conocimiento de Embarque en el cual se incluyen, entre otras cosas, los términos del contrato de transporte y se pacta además que en caso de pérdida o daño a la carga el transportista tiene derecho a limitar su responsabilidad.

b) La cláusula de limitación de responsabilidad del naviero es válida en tanto a que la voluntad de las partes es ley suprema de los contratos y es la autonomía de la voluntad el principio rector en el derecho privado. En este caso el conocimiento de embarque es la evidencia de que el naviero y el embarcador han celebrado un contrato de transporte de ciertas mercancías de un punto a otro por mar, y que ha sido su voluntad someterse a los términos establecidos en el mismo.

El pactar una cláusula de limitación de responsabilidad dentro del contrato de transporte de mercaderías por mar es válida jurídicamente por el principio de la autonomía de la voluntad conforme al cual las partes son libres para crear derechos y obligaciones siempre y cuando éstos sean lícitos, es decir que no violen normas de orden público o las buenas costumbres, conceptos que ya fueron revisados en capítulos anteriores, y el objeto sobre lo que se pacta sea posible. El principio de la autonomía de la voluntad se encuentra plasmado en el artículo 6 del Código Civil, el cual dice a la letra:

“Artículo 6.- La voluntad de los particulares no puede eximir de la observancia de la ley, ni alterarla o modificarla. Sólo pueden renunciarse los derechos privados que no afecten directamente al interés público, cuando la renuncia no afecte derechos de tercero”.

Por lo anterior los particulares pueden estipular todo aquello que no vaya en contra de una ley si éste pacto no afecta al interés público ni derechos de tercero. Esto nos lleva a analizar si el pacto de limitación de responsabilidad del naviero estipulado en un contrato va en contra del orden público por afectar intereses de tercero. La respuesta a lo anterior es negativa, toda vez que la limitación de responsabilidad no va en contra del orden público ya que no afecta a terceros. Como pudimos ver a lo largo del presente estudio, el pacto de limitación de responsabilidad sirve para equilibrar los riesgos que tienen el naviero y el dueño de la carga al transportar mercaderías por mar. Este pacto surte efectos solamente entre el naviero y aquel que tenga derechos sobre la carga, ya sea el dueño o la compañía aseguradora, porque en caso de que la mercancía se pierda o dañe solo éstos podrán reclamar al naviero dicha pérdida o daño, por lo que no existen terceros que pudieran resultar afectados. En todo caso no existe una renuncia a resarcir la pérdida o daño sufridos, más bien las partes estipulan en base a un principio de equidad a que dicho resarcimiento será en una parte proporcional al riesgo que se asume, con ello ambas partes obtienen un beneficio económico (el naviero nunca responderá por el valor total de las mercancías que transporta, excepto en casos específicos que ya estudiamos, ya que dicho valor

puede ser mayor incluso que el mismo buque; el dueño de la carga, por su parte, obtiene fletes razonables por el transporte de su mercancía, porque de no existir el naviero, el dueño de la carga no podría asumir el costo de transportar él mismo la carga).

Como ya vimos, la responsabilidad del naviero de cubrir el daño o pérdida de las mercancías que transporta surge del conocimiento de embarque en el que se contienen los términos del contrato de transporte, como la obligación del naviero de transportar la mercancía descrita en el mismo de un lugar a otro y entregarla en las mismas condiciones en las que la recibió. En este sentido el naviero adquiere una obligación contractual de custodiar y transportar la mercancía hasta su lugar de destino, y si incumple con esto deberá responder en los términos pactados en la Cláusula Paramount y demás cláusulas contenidas en el conocimiento de embarque, el cual normalmente se sujeta a las Reglas de la Haya, Haya-Visby, al Carriage of Goods by Sea Act o Reglas de Hamburgo, dependiendo de la jurisdicción que rija el contrato de transporte de mercancías por mar.

La facultad de pactar que el naviero se sujetará a la limitación de responsabilidad en los términos de determinada convención internacional, es válida en cuanto a la facultad de las partes de pactar los términos en que quieran contratar, de acuerdo a lo expuesto en párrafos anteriores. Pero surge otro punto a analizar, si bien la Ley de Navegación establece el procedimiento y las reglas para limitar la responsabilidad del naviero, las partes se sujetan y quedan obligadas

también a sujetarse a las disposiciones de los convenios internacionales aplicables en base al conocimiento de embarque. La pregunta es la siguiente: ¿es válido que las partes queden obligadas por un ordenamiento internacional, y de ser así, porqué es válido?

La primera razón por la que las disposiciones contenidas en los tratados internacionales son obligatorias entre las partes es que de acuerdo a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos los tratados internacionales tienen un nivel jerárquico superior a las leyes federales, ya que la Suprema Corte de Justicia considera que los tratados internacionales se encuentran en un segundo plano inmediatamente debajo de la Constitución y por encima del derecho federal y local, de acuerdo a la Tesis P. LXXVII/99 "TRATADOS INTERNACIONALES, SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES FEDERALES Y EN UN SEGUNDO PLANO RESPECTO DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL".

La Constitución en su artículo 133 establece: "Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados".

Los tratados internacionales que hayan sido celebrados y promulgados por el Presidente de la República con aprobación del Senado, como ya vimos, están por encima de las leyes federales, entonces sus disposiciones son de aplicación obligatoria. Por lo anterior, las partes en un contrato de transporte al sujetarse a los convenios internacionales ratificados por México quedan obligadas a acatar sus disposiciones, y los jueces deberán aplicarlos por encima de leyes federales.

Por otra parte el artículo quinto de la Ley de Navegación establece:

"Artículo 5.- A falta de disposición expresa en esta Ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

IV. Los usos y costumbres marítimas internacionales".

De conformidad con dicho artículo, no sólo los tratados internacionales ratificados por México son de aplicación obligatoria para las partes, como sería el caso de las Reglas de la Haya-Visby o la Convención Internacional sobre la Responsabilidad nacida de Créditos Marítimos de 1976, también los usos y costumbres marítimas internacionales, es por ello que dentro de un conocimiento de embarque se puede pactar que el contrato de transporte se sujetará a las Reglas de la Haya-Visby, por poner un ejemplo, y cualquier otro

ordenamiento aplicable ( tal como el Carriage of Goods by Sea Act, si la carga proviene o tiene como destino algún puerto americano).

Por otra parte la misma Ley de Navegación en el Título Quinto Capítulo II incorpora los términos de las Reglas de la Haya-Visby incluyendo las disposiciones relativas a la limitación de responsabilidad del naviero.

## BIBLIOGRAFIA

1. ALVAREZ DEL CASTILLO, JOAQUIN. EL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SUS PROTOCOLOS DE LOS AÑOS 1968 Y 1979.
2. BORJA SORIANO, MANUEL. TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES. DECIMO TERCERA EDICION. EDITORIAL PORRUA. MEXICO D.F. 1994.
3. CAÑAS ACAR, JOSE CARLOS. LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA EN EL SISTEMA JURIDICO MEXICANO. TESIS PROFESIONAL
4. CERVANTES AHUMADA, RAUL. DERECHO MARITIMO. PRIMERA REIMPRESION. EDITORIAL HERRERO. MEXICO D.F. 1989
5. CARVANTES AHUMADA, RAFAEL. TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO. EDITORIAL HERRERO. MEXICO 1979
6. CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL. BERBERA EDITORES MEXICO D.F. 1998
7. CODIGO DE COMERCIO. EDITORIAL McGRAW-HILL. SEGUNDA EDICIÓN. MEXICO D.F. 1997

8. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. 121a EDICIÓN. MÉXICO, D.F. 1997
9. DANJON, DANIEL. TRATADO DE DERECHO MARITIMO. TR. FAUSTINO MENENDEZ-DIDAL. EDITORIAL. REUS. MADRID, ESPAÑA. 1932
10. D'ARCY, LEO. CARRIAGE OF GOODS BY LAND, SEA & AIR. SHAW & SONS. 7<sup>TH</sup> EDITION. KENT, ENGLAND. 1992
11. DÁVALOS MEJÍA, CARLOS FELIPE. TÍTULOS DE CRÉDITO. EDIT. HARLA. SEGUNDA EDICIÓN. MÉXICO D.F. 1992
12. INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. UNAM TOMO I-IV, EDITORIAL PORRUA. 2ª. MEXICO 1988
13. ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. BIBLIOGRAFIA OMEBA DRISKIL, S.A. ARGENTINA 1981
14. GARCIA AMIGO, MANUEL. CLAUSULAS LIMITATIVAS DE LA RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL. EDITORIAL TECNOS. MADRID 1965
15. GARRIGUES, JOAQUIN. CURSO DE DERECHO MERCANTIL. EDITORIAL PORRUA. 7ª EDICION. MEXICO 1987

16. GASKET, DE BATTISTA AND SWATTON. SHIPPING LAW. PITMAN PUBLISHING. GREAT BRITAIN. 1994
17. GILMORE, GRANT; BLACK JR., CHARLES. THE LAW OF ALMIRALTY. THE FOUNDATION PRESS, INC. 2<sup>ND</sup> EDITION. NEW YORK, U.S.A. 1975
18. GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO A. MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACION. EDICIONES DE PALMA. BUENOS AIRES, ARGENTINA. 1964
19. GRIME, ROBERT. SHIPPING LAW. SWEET & MAXWELL. 2<sup>ND</sup> EDITION. LONDON, ENGLAND. 1991
20. HERNANDEZ IZAL, S. DERECHO MARITIMO. LIBRERÍA BOSCH. BARCELONA, ESPAÑA. 1984
21. HILL, CHRISTOPHER. "MARITIME LAW" FOURTH EDITION. LLOYD'S OF LONDON. PRESS LTD. G.B. 1995
22. HOLMAN H.; HOLMAN, M.R. HANDY BOOK FOR SHIPOWNERS & MASTERS. 16<sup>TH</sup> EDITION. LONDON, ENGLAND. 1964
23. LEY DE NAVEGACIÓN. EDITORIAL MCGRAW-HILL. MEXICO D.F. 1997

24. LEGISLACIÓN MARÍTIMA Y FUENTES COMPLEMENTARIAS.  
EDIT. TECNOS. MADRID, ESPAÑA. 1994
25. LOPEZ, NORMAN. BES CHARTERING & SHIPPING TERMS.  
BARKER & HOWARD LTD. 11<sup>TH</sup> EDITION. LONDON, ENGLAND.  
1992
26. LORD CHORLEY & O.C. GILES. DERECHO MARITIMO. TR.  
FERNANDO SANCHEZ CALERO. BOSCH, CASA EDITORIAL.  
BARCELONA, 1962
27. MALVAGNI, ATILIO. DERECHO MARITIMO. CONTRATOS DE  
TRANSPORTE POR AGUA. ROQUE DE PALMA EDITOR. BUENOS  
AIRES, ARGENTINA. 1956
28. MARAIST, FRANK L. "ADMIRALTY IN A NUTSHELL" WEST  
PUBLISHING CO. ST. PAUL, MINNESOTA 1988
29. MARTINEZ ZARATE, MARIA FERANDA. "LA NATURALEZA  
JURIDICA Y DIVERSAS CLASES DEL CONOCIMIENTO DE  
EMBARQUE." TESIS PROFESIONAL. UNIVERSIDAD  
PANAMERICANA. MEXICO D.F. 1998
30. MONTERO NUÑEZ, FERNANDO. "ANALISIS DE LA  
PROYECCION JURIDICA DEL TRANSPORTE MARITIMO EN  
MEXICO." TESIS PROFESIONAL. UNIVERSIDAD ANAHUAC DEL  
SUR. MEXICO D.F. 1998

31. PASCUAL ESTEVILL, LUIS. HACIA UN CONCEPTO ACTUAL DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.. BOSCH CASA EDITORIAL. BARCELONA, ESPAÑA. 1989
32. PEREZNIETO CASTRO, LEONEL. "DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO". EDITORIAL HARLA. SEXTA EDICIÓN. MÉXICO 1995
33. RIPERT, GEORGES. COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO. TR. PEDRO G. SAN MARTIN. TIPOGRAFICA EDITORA ARGENTINA. BUENOS AIRES. 1954
34. ROJINA VILLEGAS, RAFAEL. COMPENDIO DE DERECHO CIVIL. TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES. TOMO III. EDITORIAL PORRUA. MEXICO D.F. 1993.
35. SCHOENBAUM, THOMAS J. ADMIRALTY AND MARITIME LAW. 2<sup>ND</sup>. EDITION. HORN BOOK SERIES. WEST PUBLISHING CO. SAN PAUL, MINNESOTA. 1994
36. TENA, FELIPE DE J. DERECHO MERCANTIL MEXICANO. EDITORIAL PORRUA 14ª EDICION. MEXICO 1994
37. TETLEY, WILLIAM. MARITIME LIENS AND CLAIMS. INTERNATIONAL SHIPPING PUBLICATIONS. CANADA. 1989
38. TODD, PAUL. MODERN BILLS OF LADING. BLACKWELL LAW. 2<sup>ND</sup> EDITION. GREAT BRITAIN. 1990

39. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA. APUNTES DE DERECHO MARITIMO. MEXICO D.F. 1995- 1997
40. TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA. CURSO DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. MEXICO D.F. 1998
41. WILLIAMS, RICHARD. "INTER RELATIONSHIP BETWEEN THE RIGHT TO PACKAGE LIMITATION AND GLOBAL LIMITATION". GARD NEWS NO. 146 MARZO 1997
42. WILSON, JOHN F. "CARRIAGE OF GOODS BY SEA" SECOND EDITION. PITMAN PUBLISHING. LONDON, GREAT BRITAIN 1993

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA  
UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE  
BRUSELAS, 25 de agosto de 1924.  
COMPILADAS CON EL PROTOCOLO MODIFICATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL  
DEL 25 DE AGOSTO DE 1924 PARA LA  
UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO  
DE EMBARQUE (REGLAS DE WISBY) Bruselas, 23 de febrero DE 1968.

ARTÍCULO 1.

En el presente Convenio se emplean las palabras siguientes en el sentido preciso que se indica a continuación:

a) Porteador, comprende el propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con un cargador.

b) Contrato de transporte, se aplica únicamente el contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.

c) Mercancías, comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta, y es en cierto modo transportado así.

d) Buque, significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por Mar.

e) Transporte de mercancías, comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

ARTÍCULO 2

Bajo las reservas de las disposiciones del artículo 6, el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar estará sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que a continuación se mencionan.

ARTÍCULO 3

1° El porteador, antes de comenzar el viaje, deberá cuidar diligentemente:

- a) De que el buque esté en estado de navegar.
- b) De armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente.
- c) De limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación.

2º El porteador bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4.º, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación y descarga de las mercancías transportadas.

3º Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el capitán, o agente del porteador, deberán, a petición del cargador entregar a este un conocimiento que exprese, entre otras cosas:

- a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan totalmente legibles hasta el término del viaje.
- b) Del número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos tal como los haya consignado por escrito el cargador.
- c) El estado y la condición aparentes de las mercancías.

Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.

4.- Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo tercero, a) b) y c).

Sin embargo no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe.

5º Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

6° El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se de aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de éstas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

Las reservas por escrito son inútiles si el estado de las mercancías ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6 bis, el porteador y el buque estarán en cualquier caso exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas. No obstante, este plazo podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción.

En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el receptor de las mercancías se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

7° Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen el cargador, el porteador, el capitán o el agente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga "embarcado" con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que de derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento provisto de la estampilla "embarcado".

El porteador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha y las fechas del embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo tercero, párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla "embarcado".

8° Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señaladas en este artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante exonerarán al porteador de su responsabilidad.

8° Bis Las acciones de indemnización contra terceros, podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del

día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación.

#### ARTÍCULO 4.

Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado para navegar o para asegurar al buque, el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para limpiar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y todos los otros lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiadas a la recepción, transporte y conservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3, párrafo primero. Siempre que resulte una pérdida o daño del mal estado del buque para navegar, las costas de la prueba, en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, serán de cuenta del porteador o de cualquier otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.

Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan de:

- a) Actos de negligencia o falta del Capitán Mariner, Piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.
- b) Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.
- c) Peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- d) Fuerza mayor.
- e) Hechos de guerra.
- f) Del hecho de enemigos públicos.
- g) De detención o embargo de Soberanos, Autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
- h) Restricción de cuarentena.
- i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.
- j) Huelgas o lock-outs, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
- k) Motines o perturbaciones civiles.
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el Mar.
- m) De disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
- n) Embalaje insuficiente.
- o) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.
- p) De insuficiencia o imperfección de las marcas.
- q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o de falta de los agentes, o encargados del porteador, pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el

beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o hechos de los Agentes o encargados del porteador.

3° El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque, y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acta, falta o negligencia del cargador, o de sus agentes o de sus encargados.

4° Ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, será considerado como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte.

5° a) Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador, ni el buque serán en ningún caso, responsables de la pérdida o daño de las mercancías o con ellas relacionadas por una suma superior a 666.67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas aplicándose el límite más elevado.

b) La cantidad total debida será calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y la fecha en que deberían haber sido descargadas.

El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, a falta de ella, según el precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad.

c) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad e los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad.

d) La unidad de cuenta mencionada en este artículo es Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La suma mencionada en la letra a) de este apartado se convertirá en moneda nacional según el valor de dicha moneda en la fecha que sea determinada por la ley del lugar del tribunal competente. El valor en Derechos Especiales de Giro en moneda nacional de un Estado miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará según método de valoración del Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones en la fecha de que se trate. No obstante, cuando el Estado no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y su legislación no permita aplicar las disposiciones anteriormente previstas, puede en el momento de la ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 o incluso posteriormente, declarar que los límites de responsabilidad previstos en esta Convención y aplicables en su territorio se calcularán de la forma siguiente: (I) 10.000 unidades monetarias para las sumas de 666.67 monedas de cuenta mencionada en la letra a) del párrafo 5 del presente artículo; (II) 30 unidades monetarias, para la suma de las dos unidades de cuenta mencionadas en la letra a) del párrafo 5 del presente artículo. La unidad monetaria referida

anteriormente corresponde a 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades anteriormente citadas se realizará según la legislación del estado en cuestión. El cálculo y la conversión mencionados se realizarán de forma que expresen, en la medida de lo posible, la moneda nacional del Estado al mismo valor real para las cantidades mencionadas en la letra a) del párrafo 5 de este artículo que el expresado en unidades de cuenta. Los Estados comunicarán según los casos, en el momento del depósito del instrumento de ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 y cada vez que se cambie el sistema de cálculo o el valor de la moneda nacional con relación a la unidad de cuenta o a la unidad monetaria.

e) Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daño, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños.

f) La declaración mencionada en el apartado a) de este párrafo, si esta incluido en el conocimiento, constituirá una presunción salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

g) Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrán fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el apartado a) de este párrafo siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho apartado.

h) Ni el porteador ni el buque serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6° Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habría consentido el porteador, el capitán o el agente del porteador, si conociesen su naturaleza o carácter, podrán, en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas, transformadas en inofensivas por el porteador sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su embarque. Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el conocimiento y con el consentimiento del porteador, llegasen a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá de la misma manera ser desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para éste, si no se trata de averías gruesas en el caso que proceda declararlas.

#### ARTÍCULO 4 BIS.

1° Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el porteador para la indemnización de las pérdidas o daños sufridos por mercancías que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual.

2.- Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador puede invocar conforme al presente Convenio.

3º El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador y sus empleados y agentes no excederá en ese caso del límite establecido en el presente Convenio.

4º No obstante, el empleado o agente del porteador no podrá prevalerse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado u agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían.

#### ARTÍCULO 5.

El porteador podrá libremente abandonar todos o parte de los derechos y excepciones o aumentar las responsabilidades y obligaciones que le correspondan con arreglo al presente Convenio, siempre que dicho abandono o aumento se inserten en el conocimiento entregado al cargador.

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio. Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción de un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.

#### ARTÍCULO 6

No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el porteador, capitán o agente del porteador y el cargador están en libertad, tratándose de mercancías determinadas, cualesquiera que sean, para otorgar contratos, estableciendo las condiciones que crean convenientes relativas a la responsabilidad y a las obligaciones del porteador para estas mercancías, así como los derechos y las exenciones del porteador respecto de estas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado del buque para navegar, siempre que esta estipulación no sea contraria al orden público o concerniente a los cuidados o diligencias de sus comisionados o agentes en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidados, y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento, y que las condiciones del acuerdo recaído se inserten en un recibo, que será un documento no negociable y llevará la indicación de este carácter.

Los Convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales. No obstante, se conviene en que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios, hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes, sino solamente a otros cargamentos, en los cuales el carácter y la condición de

las cosas que hayan de transportarse y las circunstancias, término y condiciones en que el transporte debe hacerse son de tal naturaleza que justifican un Convenio especial.

#### ARTÍCULO 7

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un conocimiento estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o cocermientos a su custodia, cuidado y conservación antes de la descarga y después de la descarga del buque en el que las mercancías se transportan por mar.

#### ARTÍCULO 8

Las disposiciones del presente Convenio no modifica ni los derechos ni las obligaciones del porteador, derivados de cualquier ley en vigor en este momento, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

#### ARTÍCULO 9

El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales o leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares.

#### ARTÍCULO 10

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:

- a) El conocimiento se ha formalizado en un Estado contratante, o
- b) El transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante, o
- c) El conocimiento estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente convenio o de cualquier otra legislación que las apliquen o les den efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos.

Este artículo no impedirá que un Estado Contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes.

#### ARTÍCULO 11.

A la terminación del plazo de dos años, lo más tarde, a anotar desde el día de la firma, el Gobierno belga entrará en relación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestos a ratificarlo para decidir si procede ponerlo en vigor. Y las ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha que se fije, de común acuerdo, entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones se hará constar por acta firmada por los representantes de los Estados que en él tomen parte y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Los depósitos posteriores se harán por medio de notificación escrita dirigida al Gobierno belga acompañada del instrumento de ratificación. El Gobierno belga remitirá inmediatamente por la vía diplomática a los Estados que hayan firmado este Convenio, o que se hayan adherido a él, una copia certificada conforme del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañe. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

#### ARTÍCULO 12

Los Estados no signatarios podrán adherirse al presente Convenio, hayan estado o no representados en la Conferencia internacional de Bruselas. El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno Belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos del citado gobierno.

El Gobierno belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios adheridos copia certificada conforme de la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha en que ha recibido la notificación.

#### ARTÍCULO 13

Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por su parte del presente Convenio no se aplicará a algunos o a ninguno de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente, podrán adherirse en lo sucesivo separadamente en nombre de uno y otro de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar, excluidos en su primitiva declaración. Podrán igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio, separadamente para uno o varios de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que estén bajo su custodia o autoridad.

#### ARTÍCULO 14.

El presente Convenio producirá efecto respecto de los Estados que participen en el primer depósito de ratificaciones un año después de la fecha del acta de dicho depósito. En cuanto a los Estados que ratifiquen posteriormente o que se adhieren al mismo, así como en los casos en que se ponga en vigor posteriormente, conforme al artículo 13 producirá efecto seis meses después que las notificaciones previstas en el artículo 11, párrafo segundo, y en el artículo 12, párrafo segundo, hayan sido recibidas por el Gobierno belga.

#### ARTÍCULO 15

Cuando uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, la denuncia se notificará por escrito al Gobierno belga, el que remitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la recibió. La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno belga.

#### ARTÍCULO 16.

Cada Estado contratante tendrá la facultad de proponer la reunión de una nueva conferencia con objeto de estudiar las mejoras que en el Convenio pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad deberá notificar un año antes su intención a los demás Estados, por mediación del Gobierno belga, que se encargará de convocar la Conferencia.

HECHO en Bruselas en un solo ejemplar, el 25 de Agosto de 1924.

PROTOCOLO MODIFICATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL DEL 25 DE AGOSTO DE 1924 PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (REGLAS DE WISBY) Bruselas, 25 de febrero de 1968.

#### ARTÍCULO 6

Entre las partes en el presente Protocolo, el Convenio y el Protocolo serán considerados e interpretados como uno solo y un mismo instrumento. Las partes en el presente Protocolo no estarán obligadas a aplicar las disposiciones del presente Protocolo a los conocimientos formalizados en un Estado aparte en el Convenio pero no en el presente Protocolo.

#### ARTÍCULO 7

Entre las partes en el presente Protocolo, la denuncia del Convenio por un de ellas conforme al artículo 15 de éste no será interpretada como una denuncia del Convenio modificado por el presente Protocolo.

## ARTICULO 8

Toda controversia entre dos o más partes contratantes sobre la interpretación o la aplicación del Convenio que no pueda ser resuelta mediante negociación será sometida a arbitraje a petición de una de ellas. Si dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la petición de arbitraje las partes no se ponen de acuerdo sobre la organización de arbitraje, cualquiera de ellas podrá someter la controversia a la corte Internacional de Justicia presentando una solicitud conforme al Estatuto de la Corte.

## ARTICULO 9

1. Cada Parte Contratante podrá, en el momento en que firme el presente Protocolo o se adhiera a él, declarar que no se considera obligada por su artículo 8. Las demás partes contratantes no estarán obligadas por este artículo para con cualquier Parte Contratante que haya formulado tal reserva.

2. Toda parte contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en todo momento retirarla mediante notificación dirigida al gobierno belga.

## ARTÍCULO 10

El presente Protocolo estará abierto a la firma de los Estados que antes del 23 de febrero de 1968 hayan ratificado el Convenio o se hayan adherido a él así como a todo Estado representado en el 12 período de sesiones (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo.

## ARTÍCULO 11

1. El presente Protocolo será ratificado.

2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea parte en el Convenio implicará la adhesión al Convenio.

3. Los instrumentos de ratificación serán depositados en poder del gobierno belga.

## ARTÍCULO 12

1. Los Estados miembros de las Naciones Unidas o de los organismos especializados de las Naciones Unidas que no hayan estado representados en el 12 período de sesiones de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo podrán adherirse al presente Protocolo.

2. La adhesión al presente Protocolo implicará la adhesión al Convenio.

3. Los instrumentos de adhesión serán depositados en poder del gobierno belga.

#### ARTÍCULO 13.

1. El presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha de depósito de diez instrumentos de ratificación o de adhesión, de los que al menos cinco deberán proceder de Estados que posean cada uno un tonelaje global igual o superior a un millón de toneladas de registro bruto.
2. Con respecto a cada Estado que ratifique el presente Protocolo o se adhiera a él después de la fecha de depósito del instrumento de ratificación o de adhesión que determine la entrada en vigor conforme al párrafo primero de este artículo, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión.

#### ARTÍCULO 14

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Protocolo mediante notificación dirigida al gobierno belga.
2. Esta denuncia implicará la denuncia del Convenio.
3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación por el gobierno belga.

#### ARTÍCULO 15

1. Todo Estado Contratante podrá, en el momento de la firma, ratificación o adhesión o en todo momento ulterior, notificar por escrito al gobierno belga a cual de los territorios sometidos a su soberanía o de cuyas relaciones internacionales se ocupa se aplica el presente Protocolo. El Protocolo será aplicable a dichos territorios tres meses después de la fecha de recepción de esa notificación por el gobierno belga, pero no antes de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo con respecto a tal estado.
2. Esta extensión surtirá efecto también para el Convenio si éste no es todavía aplicable a esos territorios.
3. Todo Estado Contratante que haya hecho una declaración conforme al párrafo 1 de este artículo podrá en todo momento notificar al gobierno belga que el presente Protocolo deja de aplicarse a los territorios de que se trate. Esta denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción por el gobierno belga de la notificación de denuncia, y surtirá efecto también con respecto al Convenio.

#### ARTÍCULO 16

Las Partes Contratantes podrán dar efecto al presente Protocolo, ya dándole fuerza de ley, ya incorporando en su legislación nacional las reglas adoptadas en virtud del presente Protocolo, en forma apropiada a esta legislación.

## ARTICULO 17

El gobierno belga notificará a los Estados representados en el 12 periodo de sesiones (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, a los Estados que se adhieran al presente Protocolo y a los Estados obligados por el Convenio:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas conforme a los artículos 10.11 y 12.
2. La fecha en la que el presente Protocolo entrará en vigor conforme al artículo 13.
3. Las notificaciones sobre aplicación territorial hechas conforme al artículo 13.
4. Las denuncias recibidas conforme al artículo 14.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios infraescritos, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en Bruselas el 23 de febrero de 1968, en idiomas Francés e Inglés haciendo igualmente fe ambos textos, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Gobierno belga, el cual entregará copias certificadas conformes.

## PROTOCOLO QUE MODIFICA LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO 26 DE AGOSTO DE 1924 PARA LA (REGLAS DE WISBY) Bruselas, 23 de febrero de 1968.

### ARTICULO I.

A los efectos del presente Protocolo, por Convención se entiende la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento", firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y modificada por el Protocolo de Bruselas de 23 de febrero de 1968.

### ARTICULO III

Toda discrepancia entre las Partes sobre la interpretación o aplicación de este Protocolo que no pueda resolverse por vía de negociación, se someterá al arbitraje a petición de cualquiera de las Partes. Si en los seis meses siguientes a la fecha de la demanda de arbitraje las Partes no se ponen de acuerdo sobre la formalización del arbitraje, cualquiera de ellas puede someter la diferencia a la corte internacional de justicia y de acuerdo al procedimiento de la Corte.

### ARTICULO IV

1. Las partes contratantes pueden en el momento de la firma o ratificación o adhesión al Protocolo, declarar que no se consideran vinculadas por el artículo III.

2. La parte contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento mediante su notificación al Gobierno belga.

#### ARTÍCULO V

El presente Protocolo está abierto a la firma de los Estados firmantes de la Convención del 25 de agosto de 1924 o del Protocolo del 23 de febrero de 1968 o a cualquiera de las Partes de la Convención.

#### ARTÍCULO VI

1. El presente Protocolo será objeto de ratificación.

2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no es parte de la Convención tendrá el efecto de ratificación de la Convención.

3. Los instrumentos de ratificación serán depositados con el gobierno belga.

#### ARTÍCULO VII

1. Los Estados no comprendidos en el artículo V podrán adherirse al protocolo.

2. La adhesión al presente protocolo produce el efecto de la adhesión a la convención.

3. El gobierno belga será depositario de los instrumentos de adhesión.

#### ARTÍCULO VIII

1. El presente protocolo entrará en vigor a los tres meses del depósito de cinco instrumentos de ratificación o de adhesión.

2. Para los estados que ratifiquen o se adhieran al presente Protocolo después del depósito del quinto instrumento, el presente Protocolo entrará en vigor a los tres meses del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.

#### ARTÍCULO IX

1. Las partes contratantes podrán denunciar el presente Protocolo mediante notificación al gobierno belga.

2. La denuncia producirá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación por el gobierno belga.

## ARTÍCULO X

1. Cualquier estado podrá, en el momento de la firma, de la ratificación, de la adhesión o posteriormente, notificar por escrito al Gobierno belga los territorios, entre los que se ostenta la representación diplomática, a los que se aplicó el presente Protocolo. El protocolo será aplicable en esos territorios a los tres meses de la recepción de la notificación al Gobierno belga, pero no antes de la entrada en vigor del presente Protocolo con relación a dicho Estado.
2. Esta extensión se aplicará igualmente a la Convención cuando no sea aplicable en dichos territorios.
3. Las partes contratantes que han suscrito una declaración conforme al párrafo 1 de este artículo pueden, en cualquier momento, notificar al gobierno belga que el protocolo deja de aplicarse en dichos territorios. Esta denuncia produce efectos a partir del año de la recepción de la notificación por el Gobierno belga.

## ARTÍCULO XI

El Gobierno belga notificará a los estados signatarios o adherentes:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas en aplicación de los artículos V, VI y VII.
2. La fecha de entrada en vigor del protocolo en aplicación del artículo VIII.
3. Las notificaciones respecto de la aplicación territorial de conformidad con el artículo X.
4. Las declaraciones y comunicaciones realizadas conforme al artículo II.
5. Las declaraciones conforme al artículo IV.
6. Las denuncias recibidas en aplicación del artículo IX.

En fe de lo cual, los suscritos, debidamente autorizados al efecto, firman este Protocolo.

HECHO en Bruselas, el 21 de Diciembre de 1979, en Inglés y Francés, siendo ambos textos igualmente auténticos, en un sólo ejemplar, el cual será depositado en los archivos del Gobierno belga, el cual remitirá copias certificadas.

**§ 37. REGLAS DE HAMBURGO  
(CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO  
DE MERCANCÍAS, 1978)\***

**PREÁMBULO**

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Habiendo reconocido la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías,

Han decidido celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo siguiente:

**PARTE PRIMERA**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1.º Definiciones.—**

En el presente Convenio:

1. Por «porteador» se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por «porteador efectivo» se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

3. Por «cargador» se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

4. Por «consignatario» se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

5. El término «mercancías» comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u

otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término «mercancías» comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.

6. Por «contrato de transporte marítimo» se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

7. Por «conocimiento de embarque» se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión «por escrito» comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

**Art. 2.º Ámbito de aplicación.—**1. Las disposiciones del

presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

a) el puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o

b) el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o

c) uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante, o

d) el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante, o

e) el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a

\* El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte marítimo de mercancías, aprobado en Hamburgo el 31 de

marzo de 1978, es más conocido como «Reglas de Hamburgo».

los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

**Art. 3.º Interpretación del Convenio.**—En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

## PARTE II

### RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

**Art. 4.º Período de responsabilidad.**—1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual

las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:

a) desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibir las:

i) del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o

ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;

b) hasta el momento en que las haya entregado:

i) poniéndolas en poder del consignatario; o

ii) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o

iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos «porteador» o «consignatario» designan también a los emplea-

dos o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

**Art. 5.º Fundamento de la responsabilidad.**—1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de sesenta días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

4. a) El porteador será responsable:

i) de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante prueba que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.

b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio, de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.

5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del

caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provengan de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el:

1) salvamento de vidas humanas o de

2) medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurre con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

**Art. 6.º Limitación de la responsabilidad.**—1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías,

con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, que cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que,

según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como bulto o unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.

4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

**Art. 7.º Aplicación a reclamaciones extracontractuales.**—

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad con-

tractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

**Art. 8.º Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad.**—

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provienen de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que

la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

**Art. 9.º Carga sobre cubierta.**—1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán ser transportadas sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este

artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

**Art. 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo.**—1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo

y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciadas resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad es-

tablecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

**Art. 11. Transporte directo.**—

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede invocarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el

daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

### PARTE III

#### RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

**Art. 12. Norma general.**— El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

**Art. 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.**—1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las

precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a) el cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y

b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

### PARTE IV

#### DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

**Art. 14. Emisión del conocimiento de embarque.**—1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

**Art. 15. Contenido del documento de embarque.**—1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de

piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

b) el estado aparente de las mercancías;

c) el nombre y el establecimiento principal del porteador;

d) el nombre del cargador;

e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;

f) el puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

g) el puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;

h) el número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;

i) el lugar de emisión del conocimiento de embarque;

j) la firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;

k) el flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

l) la declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 13;

m) la declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;

n) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y

a) todo límite o límites superiores de responsabilidad que se haya pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque «embarcado» al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque «embarcado». Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque «embarcado», el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque «embarcado».

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

**Art. 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio.**—1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque «embarcado», las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no

hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:

a) el conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque «embarcado», ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y

b) no se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifica que el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el

consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

**Art. 17. Garantías proporcionadas por el cargador.**—1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión

del conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En este caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude internacional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un ter-

cero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

**Art. 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque.**—Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

## PARTE V

### RECLAMACIONES Y ACCIONES

**Art. 19. Aviso de pérdida, daño o retraso.**—1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado

las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de quince días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de sesenta días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías ha-

yan sido puestas en poder del consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.

7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de noventa días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

Art. 20. *Prescripción de las acciones.*—1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.

4. La persona contra la cual se dirija una reclamación se podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a noventa días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya

satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Art. 21. *Jurisdicción.*—1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

a) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

b) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

c) el puerto de carga o el puerto de descarga; o

d) cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del dere-

cho internacional. Sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.

b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de esta párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

1. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la

primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) a los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;

c) a los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

Art. 22. *Arbitraje.*—1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no

contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

ii) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

iii) el puerto de carga o el puerto de descarga; o

b) cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.

5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

## PARTE VI

### DISPOSICIONES GENERALES

**Art. 23. Estipulaciones contractuales.**—1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.

3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga

prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

**Art. 24. Avería gruesa.**—1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de trans-

porte marítimo o en la legislación nacional.

2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

**Art. 25. Otros convenios.**—1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación

del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) en virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, o

b) en virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esa naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una legislación relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Con-

tratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

#### ART. 26. Unidad de cuenta.—

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, aprobación o adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de con-

formidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esta conversión.

## PARTE VII

### CLÁUSULAS FINALES

ART. 27. *Depositario.*— El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

ART. 28. *Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.*— 1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

**Art. 29. Reservas.**—No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

**Art. 30. Entrada en vigor.**—

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

**Art. 31. Denuncia de otros convenios.**—1. Al pasar a ser

Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1

de este artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

**Art. 32. Revisión y enmienda.**—1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

**Art. 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria.**—1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el

único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías.

2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.

3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la

adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Art. 34. *Denuncia.*—1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante no-

lificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

#### CONSENSO DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto sig-

nifica que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.

## ÍNDICE ANALÍTICO\*

### A

#### ABANDERAMIENTO DE BUQUES

- 38, art. 76.
  - Botaduras: § 13, arts. 37 y 38.
  - Cambio de lista y nombre, bajas, desguaces y enajenación al extranjero: § 13, arts. 58 a 61.
  - Cargas, gravámenes e hipotecas: § 13, arts. 56 y 57.
  - Buques extranjeros: § 13, arts. 22 a 24.
  - Entrega del rol provisional: § 13, arts. 44 a 47.
  - Expediente de construcción: § 13.
  - Normas específicas: § 13, art. 62.
  - Patente de navegación: § 13, arts. 25 a 33.
  - Preliminar: § 1, 149.1 20.<sup>o</sup>
  - Pruebas oficiales: § 13, arts. 39 a 43.
  - Registro Central: § 13, arts. 8.<sup>o</sup> y 9.<sup>o</sup>
  - Registro de Empresas Marítimas: § 13, arts. 10 y 11.
  - Registros marítimos: § 13, art. 1.<sup>o</sup> a 7.<sup>o</sup>
  - Tramitación: § 13, arts. 34 a 36.
  - Transferencia de la titularidad y de la propiedad: § 13, arts. 52 a 55.
- #### ABANDONO
- De las cosas aseguradas: § 2, arts. 789 a 805.
  - Del buque: § 2, art. 587.
  - Del flete: § 2, art. 587.
  - De mercaderías en el fletamento: § 2, art. 687.
  - De tripulantes: § 2, art. 637.
- #### ABANDONO DE FLETCOS MERCANTILES PARA PAGO DE FLETES
- Entrega al fletante: § 27, art. 2.157.
  - Peso o mediación de vasijas: § 27, art. 2.156.

#### ABORDAJE

- § 2, arts. 826 a 839.
  - Acción civil del naviero contra causantes del daño: § 2, art. 829.
  - Acción para el resarcimiento de daños y perjuicios: § 2, art. 835.
  - Causa de avería simple: § 2, art. 809.
  - Causado por culpa de un tercero: § 2, art. 831.
  - Con práctico a bordo: § 2, art. 834.
  - Entre buques españoles en aguas extranjeras: § 2, art. 839.
  - Indemnización por muerte o lesiones preferencia: § 2, art. 838.
  - Limitación de responsabilidad del naviero: § 2, arts. 837 y 838.
  - Por causa fortuita o fuerza mayor: § 2, arts. 830 y 832.
  - Presunción de: § 2, art. 811.
  - Reglas para evitar: § 2, arts. 612 a 614.
  - Responsabilidad: § 2, arts. 826 a 828 y 837.
  - Responsabilidad criminal: § 2, art. 829.
  - Seguro marítimo, causa de indemnización: § 2, art. 755.
  - Tramitación de los ocurridos en aguas extranjeras: § 2, art. 839.
- #### ABORDAJES (CONVENIO INTERNACIONAL)
- Competencia civil: § 29.
  - Competencia penal: § 29.
  - Indemnización de daños y perjuicios (Reglas): § 33.
  - Unificación de ciertos textos: § 29.
- #### ABORDAJES (CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR COLISIONES)
- Disposiciones del Reglamento

\* Elaborado por Miguel Ángel Tabladillo Lopez.

LA HAYA	LA HAYA-VISBY	HAMBURGO
ALGERIA	AUSTRALIA	AUSTRALIA*
ANGOLA	BELGICA	AUSTRIA
ANTIGUA Y BARBUDA	BERMUDA	BARBADOS
ARGENTINA	ANTARTIDA BRITANICA	BOTWANA
BAHAMAS	ISLAS VIRGENES BRITANICAS	BURKINA FASO
BELIZE	CANADA	CHILE
ISLAS CABO VERDE	ISLAS CAYMAN	CAMERUN
CROACIA	DINAMARCA	EGIPTO
CUBA	ECUADOR	GUINEA
CHIPRE	ISLAS FALKLAND	HUNGRIA
REP.DOMINICANA	FINLANDIA	KENYA
FIJI	FRANCIA	LIBANO
GAMBIA	ALEMANIA	LESOTO
GHANA	GIBRALTAR	MALAWI
GOA	GRECIA	MARRUECOS
GRENADA	HONG KONG	NIGERIA
GUINEA BISAU	ISLA DE MAN	RUMANIA
GUYANA	ITALIA	SENEGAL
IRAN	JAPON	SIERRA LEONE
IRLANDA	LUXEMBURGO	TUNEZ
ISRAEL	MONSERRAT	UGANDA
COSTA DE MARFIL	HOLANDA	ZAMBIA
JAMAICA	NUEVA ZELANDIA	
KIRIBATI	NORUEGA	
KUWAIT	OMAN	
RE. MAGALACHE	POLONIA	
MALASIA	SINGAPUR	
MAURITUS	SUD AFRICA	
MONACO	ESPAÑA	
MOZAMBIQUE	SRILANKA	
NAURU	SUECIA	
PAPUA NVA. GUINEA	SUIZA	
PARAGUAY	SIRIA	
PERU	TANZANIA	
PORTUGAL	TONGA	
SAN TOME Y PRINCIPE	ISLAS TURK Y CAICOS	
SEYCHELES	U.K E IRLANDA DEL NORTE	
ISLAS SOLOMON	MEXICO ( AGOSTO 94 )	
SOMALIA		
SN. CRISTOBAL Y NEVIS		
STA. LUCIA		
SN. VINCENT Y GRANADINAS		
TIMORES		
TRINAD Y TOBAGO		
TURQUIA		
TUVALU		
U.S.A		

## Appendix "B" United States Law

### 1) Carriage of Goods by Sea Act, 1936 (COGSA).

Act of April 16, 1936, chap. 229, 49 Stat. 1207-13, 46 U.S. Code  
Appendix 1300-15

Bills of lading subject to chapter.

Every bill of lading or similar document of title which is evidence of a contract for the carriage of goods by the sea to or from ports of the United States, in foreign trade, shall have effect subject to the provisions of this chapter. 46 U.S. Code Appendix 1300

#### Sect. 1 Definitions.

When used in this chapter

- (a) The term "carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) The term "contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, insofar as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) The term "goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever, except live animals and cargo which by the

contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

- (d) The term "ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) The term "carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship. 45 U.S. Code Appendix 1301

## Sect. 2 Duties and rights of carrier.

Subject to the provisions of section 1305 of this title under every contract of carriage of goods by sea, the carrier in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of such goods shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities set forth in sections 1303 and 1304 of this title. 45 U.S. Code Appendix 1302.

## Sect. 3 Responsibilities and liabilities of carrier and ship.

### (1) Seaworthiness.

The carrier shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to.

- (a) Make the ship seaworthy
- (b) Properly man, equip, and supply the ship.
- (c) Make the holds, refrigerating and cooling chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage, and preservation.

### (2) Cargo.

The carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

(3) Contents of bill.

After receiving the goods into his charge the carrier, or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

- (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage
- (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity or weight, as the case may be as furnished in writing by the shipper.
- (c) The apparent order and condition of the goods: Provided, That no carrier, master, or agent of the carrier, shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which has a reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

(4) Bill as a prima facie evidence.

Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraphs (3) (a), (b), and (c), of this section: Provided, That nothing in this chapter shall be construed as repealing or limiting the application of any part of sections 81 to 124 of Title 49.

(5) Guaranty of statements.

The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity, and weight, as furnished by him and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages, and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

(6) Notice of loss or damage; limitation of actions.

Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading. If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery.

Said notice of loss or damage may be endorsed upon the receipt for the goods given by the person taking delivery thereof.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their receipt been subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered. Provided, That if a notice of loss or damage, either apparent or concealed, is not given as provided for in this section, that fact shall not affect or prejudice the right of the shipper to bring suit within one year after the delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

(7) "Shipped" bill of lading.

After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading. Provided, That if such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted the same shall for the purpose of this section be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

**(8) Limitation of liability for negligence.**

Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with the goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this section, or lessening such liability otherwise than as provided in this chapter, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favor of the carrier, or similar clause, shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability. 45 U.S. Code Appendix 1303

**Sec. 4 Rights and immunities of carrier and ship.**

**(1) Unseaworthiness.**

Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph (1) of section 1303 of this title. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness, the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other persons claiming exemption under this section.

**(2) Uncontrollable causes of loss.**

Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies;
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions;
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labor from whatever cause, whether partial or general: Provided That nothing herein contained shall be construed to relieve a carrier from responsibility for the carrier's own acts.
- (k) Riots and civil commotions;
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea;
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods.
- (n) insufficiency of packing
- (o) insufficiency or inadequacy of marks;
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence, and
- (q) Any other cause arising without the actual fault and privity of the carrier and without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.



(3) Freedom from negligence.

This shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault, or neglect of the shipper, his agents, or his servants

(4) Deviations.

Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea, or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this chapter or of the contract of carriage and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom. Provide however, That if the deviation is for the purpose of loading or unloading cargo or passengers it shall, prima facie, be regarded as unreasonable

(5) Amount of liability; valuation of cargo

Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding \$500 per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading. This declaration, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence but shall not be conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master, or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed. Provided, That such maximum shall not be less than the figure above named. In no event shall the carrier be liable for more than the amount of damage actually sustained

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to or in connection with the transportation of the goods if the nature or value thereof has been knowingly and fraudulently misstated by the shipper in the bill of lading.

(6) Inflammable, explosive, or dangerous cargo.

Goods of an inflammable, explosive, or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier, has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any. 46 U.S. Code Appendix 1304.

Sect. 5 Surrender of rights; increase of liabilities; charter parties; general average.

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of this rights and immunities or to increase any of this responsibilities and liabilities under this chapter, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this chapter shall not be applicable to charter parties; but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party, they shall comply with the terms of this chapter. Nothing in this chapter shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average. 46 U.S. Code Appendix 1305

**Sect. 6. Special agreement as to particular goods.**

Notwithstanding the provision of sections 1303 to 1305 of this title, a carrier, master or agent of the carrier, and a shipper shall, in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness (so far as the stipulation regarding seaworthiness is not contrary to public policy), or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of the goods carried by sea. *Provided*, That in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a nonnegotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect. *Provided*, That this section shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms, and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement. 46 U.S. Code Appendix 1306

**Sect. 7 Agreement as to liability prior to loading or after discharge.**

Nothing contained in this chapter shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea. 46 U.S. Code Appendix 1307.



**Sect. 8 Rights and liabilities under other provisions.**

The provisions of this chapter shall not affect the rights and obligations of the carrier under the provisions of the Shipping Act, 1916, or under the provisions of sections 175, 181 to 183, and 123b to 189 of this title or of any amendments thereto or under the provisions of any other enactment for the time being in force relating to the limitation of the liability of the owners of seagoing vessels 46 U.S. Code Appendix 1308

**Sect. 9 Discrimination between competing shippers.**

Nothing contained in this chapter shall be construed as permitting a common carrier by water to discriminate between competing shippers similarly placed in time and circumstances, either (a) with respect to their right to demand and receive bills of lading subject to the provisions of this chapter, or (b) when issuing such bills of lading, either in the surrender of any of the carrier's rights and immunities or in the increase of any of the carrier's responsibilities and liabilities pursuant to section 1305 of this title; or (c) in any other way prohibited by the Shipping Act, 1916 as amended 46 U.S. Code Appendix 1303.

**Sect. 11 Weight of bulk cargo.**

Where under the customs of any trade the weight of any bulk cargo inserted in the bill of lading is a weight ascertained or accepted by a third party other than the carrier or the shipper, and the fact that the weight is so ascertained or accepted is stated in the bill of lading, then, notwithstanding anything in this chapter, the bill of lading shall not be deemed to be prima facie evidence against the carrier of the receipt of goods of the weight so inserted in the bill of lading, and the accuracy thereof at the time of shipment shall not be deemed to have been guaranteed by the shipper. 46 U.S. Code Appendix 1310.

**Sect. 12 Liabilities before loading and after discharge; effect on other laws.**

Nothing in this chapter shall be construed as superseding any part of sections 190 to 195 of this title or of any other law which would be applicable in the absence of this chapter, insofar as they relate to the duties, responsibilities, and liabilities of the ship or carrier prior to the time when the goods are loaded on or after the time they are discharged from the ship. 46 U. S. Code Appendix 1311

**Sect. 12 Scope of chapter; "United States"; "foreign trade"**

This chapter shall apply to all contracts for carriage of goods by sea to or from ports of the United States in foreign trade. As used in this chapter the term "United States" includes its districts, territories, and possessions. The term "foreign trade" means the transportation of goods between the ports of the United States and ports of foreign countries. Nothing in this chapter shall be held to apply to contracts for carriage of goods by sea between any port of the United States or its possessions, and any other port of the United States or its possessions. *Provided, however*, That any bill of lading or similar document of title which is evidence of a contract for the carriage of goods by sea between such ports, containing an express statement that it shall be subject to the provisions of this chapter, shall be subjected hereto as fully as if subject hereto by the express provisions of this chapter. *Provided further*, That every bill of lading or similar document of title which is evidence of a contract for the carriage of goods by sea from ports of the United States, in foreign trade, shall contain a statement that it shall have effect subject to the provisions of this chapter. 46 U.S. Code Appendix 1312

**Sect. 14 Suspension of provisions by President.**

Upon the certification of the Secretary of Commerce that the foreign commerce of the United States in its competition with that of foreign nations is prejudiced by the provisions, or any of them, of sections 1301 to 1305 of this title, or by laws of any foreign country or countries relating to the carriage of goods by sea, the President of the United States may, from time to time, by proclamation, suspend any or all provisions of said sections for such periods of time or indefinitely as may be designated in the proclamation. The president may at any time rescind such suspension of said sections, and any provisions thereof which may have been suspended shall thereby be reinstated and again apply to contracts thereafter made for the carriage of goods by sea.

Any proclamation of suspension or rescission of any such suspension shall take effect on a date named therein, which date shall be not less than ten days from the issue of the proclamation.

Any contract for the carriage of goods by sea subject to the provisions of this chapter, effective during any period when sections 1301 to 1305 of this title, or any part thereof, are suspended shall be subject to all provisions of law now or hereafter applicable to that part of said sections which may have thus been suspended. 46 U.S. Code Appendix 1312

**Sect 15. Effective date; retroactive effect.**

This chapter shall take effect ninety days after April 16, 1936, but nothing in this chapter shall apply during a period no to exceed one year following April 16, 1936 to any contract for the carriage of goods by sea, made before April 16, 1936, nor to any bill of lading or similar document of title issued whether before or after such date in pursuance of any such contract as aforesaid. 45 U S Code-Appendix 1314

**08-09-94 DECRETO de Promulgación del Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

**CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**, a sus habitantes, sabed:

El día diecinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos setenta y seis, se adoptó en la ciudad de Londres, Gran Bretaña, el Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, según texto y forma en español que constan en la copia certificada adjunta.

El citado Convenio fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día trece del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y tres, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día diecisiete del mes de enero del año de mil novecientos noventa y cuatro.

El instrumento de adhesión, firmado por mí, el día veinticinco del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y cuatro, fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día trece del mes de mayo del propio año.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el día primero del mes de agosto del año de mil novecientos noventa y cuatro.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores.- Manuel Tello.

**EL EMBAJADOR ANDRES ROZENTAL, SUBSECRETARIO "A" DE RELACIONES EXTERIORES,**  
CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra copia certificada del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, adoptado en Londres, el día diecinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos setenta y seis, cuyo texto y forma en español son los siguientes:

**CONVENIO SOBRE LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO, 1976**

Los Estados Partes en el presente Convenio,  
**CONSIDERANDO** que es deseable establecer de común acuerdo reglas uniformes relativas a la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo.

**DECIDEN** concertar un Convenio conducente a dicho fin y convienen:

**CAPITULO I - EL DERECHO DE LIMITACION**

**Artículo 1**

Personas con derecho a la limitación de responsabilidad

1. Los propietarios de buques y los salvadores, tal como se les define a continuación, podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones que se enumeran en el Artículo 2, acogiéndose a las disposiciones del presente Convenio.

2. Por propietario se entenderá el propietario, el fletador, el gestor naval y el armador de un buque de navegación marítima.

3. Por salvador se entenderá toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. Figurarán también entre estas operaciones aquellas a que se hace referencia en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 del Artículo 2.

4. Si se promueven cualesquiera de las reclamaciones enunciadas en el Artículo 2 contra cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean responsables el propietario o el salvador, esa persona podrá invocar el derecho de limitación de la responsabilidad estipulado en el presente Convenio.

5. En el presente Convenio, la responsabilidad del propietario de un buque comprenderá la responsabilidad nacida de una acción incoada contra el buque mismo.

6. Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas del presente Convenio tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio en la misma medida que el asegurado.

7. El hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituirá una admisión de responsabilidad.

#### Artículo 2

##### Reclamaciones sujetas a limitación

1. A reserva de lo dispuesto en los Artículos 3 y 4, estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad:

a) reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas (incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación), que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas;

b) reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos;

c) reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, irrogados en directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento;

d) reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque;

e) reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento;

f) reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, y los

ocasionados ulteriormente por tales medidas.

2. Las reclamaciones establecidas en el párrafo 1 estarán sujetas a limitación de responsabilidad aun cuando sean promovidas por vía de recurso o a fines de indemnización, en régimen contractual o de otra índole. Sin embargo, las reclamaciones promovidas de conformidad con lo dispuesto en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 no estarán sujetas a limitación de responsabilidad en la medida en que guarden relación con una remuneración concertada por contrato con la persona responsable.

#### Artículo 3

Reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación

Las reglas del presente Convenio no serán de aplicación en los casos de:

- a) reclamaciones relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa;
- b) reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, en el sentido que se da a tales daños en el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969, y en toda enmienda o Protocolo correspondiente al mismo que esté en vigor;
- c) reclamaciones sujetas a lo dispuesto en cualquier Convenio internacional o legislación nacional que rijan o prohíban la limitación de la responsabilidad por daños nucleares;
- d) reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear relacionadas con daños nucleares;
- e) reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento, y las reclamaciones promovidas por los herederos de aquéllos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas si, en virtud de la ley que regule el contrato de servicio concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados, el propietario o el salvador no tienen derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones o si la mencionada ley sólo les permite limitar su responsabilidad a una cuantía que sea superior a la estipulada en el Artículo 6.

#### Artículo 4

Conducta que excluye el derecho a la limitación

La persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio.

#### Artículo 5

Reconvenciones

Cuando una persona con derecho a limitación de responsabilidad en virtud de las reglas del presente Convenio pueda hacer valer frente al titular de una reclamación otra reclamación originada por el mismo acontecimiento, se contrapondrán las cuantías de ambas reclamaciones, y lo dispuesto en el presente Convenio será aplicable solamente a la diferencia que pueda haber.

### CAPITULO II - LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

#### Artículo 6

## Límites generales

1. Los límites de responsabilidad para reclamaciones que, siendo distintas de las mencionadas en el Artículo 7, surjan en cada caso concreto, se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

a) respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales,

i) 333.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

de 501 a 3.000 toneladas, 500 unidades de cuenta por tonelada;

de 3.001 a 30.000 toneladas, 333 unidades de cuenta por tonelada;

de 30.001 a 70.000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada; y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 167 unidades de

cuenta;

b) respecto de toda otra reclamación,

i) 167.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):

de 501 a 30.000 toneladas, 167 unidades de cuenta por tonelada;

de 30.001 a 70.000 toneladas, 125 unidades de cuenta por tonelada; y por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 83 unidades de

cuenta.

2. Si la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 a) no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con el párrafo 1 b) para saldar la diferencia impagada de las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 a), y esa diferencia tendrá la misma prelación que las reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b).

3. No obstante, sin perjuicio de ejercer el derecho a las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2, todo Estado Parte podrá estipular en su legislación nacional que las reclamaciones relacionadas con daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación tengan, en relación con las otras reclamaciones mencionadas en el párrafo 1 b), la prelación que establezca esa legislación.

4. Los límites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual esté prestando servicios de auxilio o salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo de 1.500 toneladas.

5. A los fines del presente Convenio, por arqueo del buque se entenderá el arqueo bruto calculado de conformidad con las Reglas que figuran en el Anexo I del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

## Artículo 7

### Límite para las reclamaciones vinculadas a pasajeros

1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el

límite de responsabilidad del propietario de éste será una cantidad de 46.666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta.

2. A los fines del presente Artículo, por "reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque" se entenderá toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicho buque o en nombre de ellas que viaje:

- a) en virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o,
- b) con el consentimiento del transportista, acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.

#### Artículo 8

##### Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 es el Derecho Especial de Giro tal como esté ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 se convertirán en moneda nacional del Estado en que se invoque la limitación, de acuerdo con el valor oficial de la moneda en la fecha en que haya sido constituido el fondo para la limitación, se efectúe el pago o se constituya la fianza que, de conformidad con la ley de ese Estado, sea equivalente a tal pago. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará por el método de evaluación efectivamente aplicado en la fecha en que se trate por el Fondo Monetario Internacional a sus operaciones y transacciones. Con respecto al Derecho Especial de Giro, el valor de la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará del modo que determine dicho Estado Parte.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya ley no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 podrán, cuando se produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o cuando se produzcan la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad estipulados en el presente Convenio aplicables en los territorios de aquéllos se fijarán de la forma siguiente:

- a) respecto del Artículo 6 1 a), en una cuantía de:
  - i) 5 millones de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso i):
    - de 501 a 3.000 toneladas, 7.500 unidades monetarias por tonelada;
    - de 3.001 a 30.000 toneladas, 5.000 unidades monetarias por tonelada;
    - de 30.001 a 70.000 toneladas, 3.750 unidades monetarias por tonelada;por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas, 2.500 unidades monetarias; y
- b) respecto del Artículo 6 1 b), en una cuantía de:
  - i) 2 millones y medio de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - ii) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a

continuación se indicará en cada caso más la citada en el inciso i):

de 501 a 30.000 toneladas, 2.500 unidades monetarias por tonelada;  
de 30.001 a 70.000 toneladas, 1.850 unidades monetarias por tonelada; y  
por cada tonelada que exceda de 70.000 toneladas,  
1.250 unidades monetarias; y

c) respecto del Artículo 7 1, en una cantidad de 700.000 unidades monetarias multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 375 millones de unidades monetarias.

Los párrafos 2 y 3 del Artículo 6 son de aplicación por tanto a los apartados a) y b) del presente párrafo.

3. La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo 2 corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión a la moneda nacional de las cuantías a que se hace referencia en el párrafo 2 se efectuará de acuerdo con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo a que se hace referencia en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 se efectuarán de modo que, en la medida de lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Parte las cuantías a que se hace referencia en los Artículos 6 y 7 dándoles el mismo valor real que en dichos Artículos se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Partes informarán al depositario de cuál fue el método de cálculo seguido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1, o bien el resultado de la conversión establecida en el párrafo 3, según sea el caso, en el momento en que se produzca la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o al depositar el instrumento a que hace referencia el Artículo 16, y cuando se registre un cambio en el método de cálculo o en las características de la conversión.

#### Artículo 9

##### Acumulación de reclamaciones

1. Los límites de responsabilidad determinados de acuerdo con el Artículo 6 se aplicarán al total de las reclamaciones surgidas en cada caso concreto:

a) contra la persona o las personas mencionadas en el Artículo 1 2 y contra cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables;

b) contra el propietario de un buque que preste servicios de auxilio o salvamento desde ese buque y el salvador o los salvadores que operen desde dicho buque y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllos responsables; o

c) contra el salvador o los salvadores que no operen desde un buque o que operen exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual se estén prestando los servicios de auxilio o salvamento, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllos responsables.

2. Los límites de responsabilidad determinados de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 7 se aplicarán al total de las reclamaciones regidas por dicho Artículo que puedan surgir en cada caso concreto contra la persona o las personas mencionadas en el Artículo 1 2 respecto del buque a que se hace referencia en el Artículo 7, y cualquier otra persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean aquéllas responsables.

## Artículo 10

### Limitación de la responsabilidad sin constitución de fondo de limitación

1. Se podrá invocar la limitación de la responsabilidad aun cuando no haya sido constituido el fondo de limitación mencionado en el Artículo 11. No obstante, un Estado Parte podrá disponer en su legislación nacional que cuando ante sus tribunales se incoe una acción tendente a hacer valer una reclamación sujeta a limitación, la persona responsable sólo pueda invocar el derecho a limitar su responsabilidad si se ha constituido un fondo de limitación de conformidad con las disposiciones del presente Convenio o si dicho fondo se constituye al invocar el derecho a limitar la responsabilidad.

2. Cuando se invoque la limitación de responsabilidad sin previa constitución de un fondo de limitación, serán aplicables las disposiciones del Artículo 12.

3. Las cuestiones de procedimiento que puedan surgir en la aplicación de lo dispuesto en el presente Artículo serán dirimidas de conformidad con la legislación nacional del Estado Parte en el cual se incoe la acción.

## CAPITULO III -EL FONDO DE LIMITACION

### Artículo 11

#### Constitución del fondo

1. Toda persona presuntamente responsable podrá constituir un fondo ante el tribunal u otra autoridad competente en cualquier Estado Parte en el que se haya iniciado la actuación respecto de reclamaciones sujetas a limitación.

Integrará dicho fondo la suma de las cantidades que entre las establecidas en los Artículos 6 y 7 sean aplicables a reclamaciones en relación con las cuales esa persona pueda ser responsable, junto con los intereses correspondientes devengados desde la fecha del acontecimiento que originó la responsabilidad hasta la fecha de constitución del fondo. El fondo así constituido sólo podrá utilizarse para satisfacer las reclamaciones respecto de las cuales se pueda invocar la limitación de responsabilidad.

2. El fondo podrá ser constituido depositando la suma o aportando una garantía que resulte aceptable con arreglo a la legislación del Estado Parte o en que aquél sea constituido y que el tribunal u otra autoridad competente considere suficiente.

3. El fondo constituido por una de las personas mencionadas en los apartados a), b) y c) del párrafo 1 del Artículo 9 o en el párrafo 2 de este mismo Artículo se entenderá constituido por todas las personas mencionadas en dichos apartados o párrafo.

### Artículo 12

#### Distribución del fondo

1. A reserva de lo dispuesto en los párrafos 1, 2 y 3 del Artículo 6 y en el Artículo 7, el fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas como imputables al fondo.

2. Si, antes de que se distribuya el fondo, la persona responsable, o su asegurador, ha satisfecho una reclamación imputable al fondo, dicha persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud del presente Convenio.

3. El derecho de subrogación estipulado en el párrafo 2 podrá ser ejercitado también por personas que no sean las allí mencionadas por lo que respecta a

cualquier cantidad por ellas pagadas en concepto de indemnización, pero solamente en la medida en que la legislación nacional aplicable permita tal subrogación.

4. Cuando la persona responsable o cualquier otra demuestre que puede estar obligada a pagar, en fecha posterior, la totalidad o parte de la indemnización con respecto a la cual tal persona habría podido ejercitar el derecho de subrogación que confieren los párrafos 2 y 3 si se hubiera pagado la indemnización antes de la distribución del fondo, el tribunal o cualquier otra autoridad competente del Estado en que se constituyó el fondo podrá ordenar que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para que tal persona pueda, en la fecha posterior de que se trate, hacer valer su reclamación contra el fondo.

#### Artículo 13

##### Acciones excluidas

1. Cuando se haya constituido un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, ninguna persona que haya promovido una reclamación imputable al fondo podrá ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación haciéndolo valer contra otros bienes de la persona que haya constituido el fondo o en cuyo nombre fue aquél constituido.

2. Tras la constitución de un fondo de limitación de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 11, todo buque o cualesquiera otros bienes pertenecientes a una persona en nombre de la cual haya sido constituido el fondo, o cualquier fianza depositada a ese efecto, que hayan sido embargados o secuestrados dentro de la jurisdicción de un Estado Parte para responder de una reclamación que quepa promover contra tal fondo, podrán quedar liberados mediante levantamiento ordenado por el tribunal u otra autoridad competente de dicho Estado. No obstante, el levantamiento se ordenará desde luego si el fondo de limitación ha sido constituido:

- a) en el puerto en que se produjo el acontecimiento o, si se produjo fuera de puerto, en el primer puerto en que después se haga escala; o
- b) en el puerto de desembarco respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales; o
- c) en el puerto de descarga respecto de daños inferidos al cargamento; o
- d) en el Estado en que se efectúe el embargo.

3. Lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 será de aplicación solamente si el reclamante puede promover su reclamación contra el fondo de limitación ante el tribunal que administre dicho fondo y éste se halla realmente disponible y es libremente transferible.

#### Artículo 14

##### Legislación aplicable

A reserva de lo dispuesto en el presente Capítulo, las reglas relativas a la constitución y distribución del fondo de limitación y todas las reglas de procedimiento aplicables al respecto estarán a su vez regidas por la legislación del Estado Parte en que se constituya el fondo.

#### CAPITULO IV - AMBITO DE APLICACION

##### Artículo 15

1. El presente Convenio será aplicable siempre que cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 trate de limitar su responsabilidad ante un tribunal de un Estado Parte o trate de conseguir el levantamiento del

embargo de un buque o de otros bienes o la devolución de cualquier fianza depositada dentro de la jurisdicción de dicho Estado. No obstante, todo Estado Parte podrá excluir total o parcialmente de la aplicación del presente Convenio a cualquiera de las personas a que se hace referencia en el Artículo 1 que en el momento en que se invoquen las reglas del presente Convenio ante los tribunales del Estado de que se trate no tenga su residencia habitual en un Estado Parte o no tenga su sede comercial en un Estado Parte, o bien a cualquier buque respecto del cual se invoque el derecho a la limitación de responsabilidad o se trate de conseguir el levantamiento del embargo y que en el momento citado no enarbole el pabellón de un Estado Parte.

2. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques que sean:

- a) de conformidad con la legislación del Estado de que se trate, buques destinados a vías navegables interiores;
- b) buques de arqueo inferior a 300 toneladas.

El Estado Parte que opte por hacer uso de la facultad estipulada en el presente párrafo notificará al depositario cuáles son los límites de responsabilidad adoptados en su legislación nacional o bien el hecho de que no existen tales límites.

3. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a las reclamaciones surgidas en casos en que no se vean afectados en modo alguno intereses de personas que sean súbditos de otros Estados Partes.

4. Los tribunales de un Estado Parte no aplicarán el presente Convenio a buques construidos o adaptados para la realización de operaciones de perforación y utilizados en ellas:

- a) si ese Estado ha fijado, de conformidad con su legislación nacional, un límite de responsabilidad superior al que de otro modo regiría según lo estipulado en el Artículo 6; o
- b) si ese Estado se ha constituido en Parte en un Convenio internacional que regule el sistema de responsabilidad respecto de tales buques.

En los casos en que sea de aplicación el apartado a), el Estado Parte informará de ello al depositario.

5. El presente Convenio no será aplicable a:

- a) vehículos de sustentación neumática;
- b) plataformas flotantes construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.

## CAPITULO V - CLAUSULAS FINALES

### Artículo 16

#### Firma, ratificación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma, para todos los Estados, en la sede de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada "la Organización") del 1 de febrero de 1977 al 31 de diciembre de 1977, y a partir de esta segunda fecha seguirá abierto a efectos de adhesión.

2. Todos los Estados podrán constituirse en Partes en el presente Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

- b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el oportuno instrumento oficial ante el Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el Secretario General").

#### Artículo 17

##### Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el día primero del mes inmediatamente posterior al año siguiente a la fecha en que doce Estados lo hayan firmado sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, o hayan depositado los instrumentos requeridos a fines de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para todo Estado que deposite un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión respecto del presente Convenio o que firme éste sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, una vez se hayan cumplido los requisitos necesarios para que entre en vigor pero antes de la fecha de entrada en vigor, la ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o la firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación, surtirán efecto en la fecha de entrada en vigor del Convenio o el día primero del mes que suceda al nonagésimo día siguiente a la fecha en que se firme el Convenio o se deposite el instrumento, si ésta es posterior.

3. Para todo Estado que ulteriormente se constituya en Parte en el presente Convenio, éste entrará en vigor el día primero del mes que suceda a la expiración de un plazo de noventa días después de la fecha en que el Estado de que se trate haya depositado su instrumento.

4. Respecto de las relaciones que hayan de mediar entre Estados que ratifiquen, acepten o aprueben el presente Convenio o se adhieran a él, el Convenio reemplazará y dejará sin efecto al Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que naveguen por alta mar, 1957, hecho en Bruselas el 10 de octubre de 1957, y al Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

#### Artículo 18

##### Reservas

1. Todo Estado, en el momento en que se produzcan la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, podrá reservarse el derecho a excluir la aplicación de los apartados d) y e) del párrafo 1 del Artículo 2. No se admitirá ninguna otra reserva en relación con las disposiciones de fondo del presente Convenio.

2. Las reservas hechas en el momento de la firma deberán ser confirmadas al tiempo de producirse la ratificación, la aceptación o la aprobación.

3. Todo Estado que haya hecho una reserva respecto del presente Convenio podrá anularla en cualquier momento mediante una notificación dirigida al Secretario General. Tal anulación surtirá efecto en la fecha en que se reciba la notificación. Si en la notificación se manifiesta que la anulación de una reserva debe surtir efecto en la fecha concreta que allí se indique, y ésta es posterior a

la fecha en que el Secretario General reciba la notificación, la anulación surtirá efecto en dicha fecha posterior.

#### Artículo 19

##### Denuncia

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por un Estado Parte en cualquier momento, transcurrido un año desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicho Estado.
2. La denuncia se efectuará depositando un instrumento al efecto ante el Secretario General.
3. La denuncia surtirá efecto el día primero del mes inmediatamente posterior a la expiración del año siguiente a la fecha en que se depositó el instrumento, o transcurrido cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

#### Artículo 20

##### Revisión y enmienda

1. La Organización podrá convocar la oportuna conferencia para revisar o enmendar el presente Convenio.
2. A petición de un tercio cuando menos de las Partes en el Convenio, la Organización convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el Convenio.
3. Después de la fecha de entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión que sea depositado será considerado como de aplicación al Convenio enmendado, a menos que en el instrumento se declare explícitamente la intención contraria.

#### Artículo 21

##### Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria

1. No obstante las disposiciones del Artículo 20, la Organización, de conformidad con los párrafos 2 y 3 del presente Artículo, convocará una conferencia cuyo solo objeto sea modificar las cuantías fijadas en los Artículos 6, 7 y 8 2, o sustituir una de las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 2 del Artículo 8, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio de consideración en su valor real se modificarán esas cuantías.
2. La Organización convocará una conferencia de esta índole a petición de un cuarto cuando menos de los Estados Partes.
3. Para tomar la decisión de modificar las cuantías o de sustituir las unidades por otras unidades de cuenta se necesitará una mayoría de dos tercios de los Estados Partes presentes y votantes en la conferencia.
4. Todo Estado que deposite su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación del Convenio, o de adhesión a éste, con posterioridad a la entrada en vigor de una enmienda, dará aplicación al Convenio enmendado.

#### Artículo 22

##### Depositario

1. El presente Convenio será depositado ante el Secretario General.
2. El Secretario General:
  - a) remitirá ejemplares auténticos del presente Convenio, debidamente certificados, a todos los Estados que fueron invitados a asistir a la Conferencia

sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo y a cualquier otro Estado que se haya adherido al Convenio;

b) informará a todos los Estados que hayan firmado el presente Convenio o se hayan adherido al mismo, de:

- i) cada nueva firma y cada depósito de instrumento que se vayan produciendo, con cualquier reserva que pueda acompañarlos, y de la fecha en que se produzcan;
- ii) la fecha de entrada en vigor del presente Convenio y de toda enmienda al mismo;
- iii) toda denuncia del presente Convenio y de la fecha en que tal denuncia surta efecto;
- iv) toda enmienda aprobada de conformidad con lo dispuesto en los Artículos 20 o 21;
- v) toda comunicación que haga precisa cualquiera de los Artículos del presente Convenio.

3. Coincidiendo con la entrada en vigor del presente Convenio el Secretario General remitirá un ejemplar auténtico del mismo, debidamente certificado, a la Secretaría de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

#### Artículo 23

##### Idiomas

El presente Convenio está redactado en un solo original en los idiomas español, francés, inglés y ruso, y cada uno de los textos tendrá la misma autenticidad.

HECHO EN LONDRES el día diecinueve de noviembre de mil novecientos setenta y seis.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Convenio.

La presente es copia fiel y completa en español del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976, adoptado en Londres, el día diecinueve del mes de noviembre del año de mil novecientos setenta y seis.

Extiendo la presente, en veintiún páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los siete días del mes de julio del año de mil novecientos noventa y cuatro, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación respectivo.- Conste.- Rúbrica.

**BILL OF LADING** for Combined Transport or Port to Port Shipment

1 / 1

TERMS CONTINUED FROM REVERSE SIDE

Not Negotiable Unless Consigned to Order

Vessel **M/V ACAPULCO** Voy No. **08W**

**TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A. de C.V.**

Shipper  
**ALPHA STAR INTERNATIONAL**  
550 PHARR ROAD SUITE 612  
ATLANTA GA. 30305

Ave. De La Cuspide 4755  
Col. Parques del Pedregal C.P. 14010  
Delegación Tlalpan  
México, D.F.  
TELEX 017-73949



**MEXICAN LINE/LINEA MEXICANA**

Forwarding Agent-References

RECEIVED by the Carrier from the Merchant in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number of containers or other packages or units indicated below stated by the Merchant to comprise the cargo specified below for transportation subject to all the terms hereof (INCLUDING THE TERMS ON THE REVERSE HEREOF AND THE TERMS OF THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) from the Place of Acceptance to the Place of Delivery on presentation of the documents duly endorsed to the Carrier by or on behalf of the Merchant, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall without prejudice to any acts of common law or custom, notwithstanding these liabilities upon the Merchant's become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them.

CONTAINERS AND/OR CARGO ON DECK. It is expressly agreed between the Merchant and the Sea-Carrier that Goods stowed into Containers may be loaded on or under deck at the option of the Carrier and that the provisions of the Hague Rules as incorporated herein shall be applicable in all cases whether the transport is carried out on or under deck. Also the Goods and/or Containers shall contribute in General Average whether carried on or under deck.

IN WITNESS whereof the number of original Bills of Lading stated below have been signed and of which being accomplished. The others to be void.

Consignee  
**TO ORDER OF SHIPPER**

Notify Party  
**MEISEI TRADING INC.**  
12-7, TSUTSU 930-CHU  
NISHIMONBU YA HYOGO  
555 JAPAN

Pre-carriage by	Place of Receipt <b>NAVOJOA, SONORA</b>
For Transhipment to	Export Reference <b>64439</b>

Port of Loading <b>MANZANILLO, MEXICO</b>	Port of discharge <b>KOSE, JAPAN</b>
--	---

**PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER**

Container No: Seal No: Marks and Nos	NR. and Kind of Pkgs	Description of Goods	Grossweight (Kilos)	Measurement (Cu.M.)
CRKU0204847 377402152 377402157	1X40'RF	<p>"SAID TO CONTAIN, FIGURES NOT VERIFIED BY CARRIER."</p> <p>1346 CASES FROZEN PORK CUTS MEAT SHIPPED ON BOARD: 12-MAY-97 VIA: TMM ACAPULCO V-08W FROM: MANZANILLO, MEXICO</p> <p>"CONTAINER WAS RECEIVED WITH A RETURN TEMPERATURE OF MINUS 13.0CENTIGRADES" TRANSP TEMP. 47-(26)-20.0 GRADES: C VENTILATION: DOOK</p> <p>"SHIPPER'S LOAD, STOW, AND COUNT AND SAID TO CONTAIN" "FREIGHT PREPAID"</p>	24306.976KG NETWEIGHT 23028.750KG	
"SHIP NOT RESPONSIBLE FOR MARKS AND NUMBERS"				

Container Type: **HOUSE / PLT** Declared value of goods (optional, see clause 8C) USD **PLT PLT** **\*\* COPY NOT NEGOTIABLE \*\***

**RATES AND CHARGES:**

Freight and Charges	Ass	Per	Prepaid	Collect
NO FREIGHT OR CHARGES				

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all stipulations, exceptions and conditions, whether written typed, stamped or printed, as fully as if signed by such Merchant.

The Merchant's attention is called to the fact that according to Clauses 5, 6, 8 and 24 of the Bill of Lading, the Liability of the Carrier is, in most cases, limited in respect of loss or damage to the Goods and delay.

Place and date of issue <b>MEXICO CITY</b> <b>MAY 12, 1997</b>	
Freight payable at: <b>LOS ANGELES, CA.</b>	For the carrier
FOR EXCLUSIVE USE OF E.D.P. Traffic Type: _____ Payer: _____ Region: _____	Number of original B/L: <b>3</b> B/L No. <b>THRU02APU08W5144</b>



# TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA

## BILL OF LADING

CONDITIONS. All agreements or freight engagements not expressly mentioned herein and relating to the shipment of the goods are superseded by this bill of lading and all its terms whether written typed stamped or printed are accepted and agreed by the merchant to be binding as if signed by the merchant, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding.

The titles of articles in this bill of lading have been printed for the convenience of shippers only and such titles shall not be considered binding for the purposes of construing or interpreting any clause and/or terms and or word.

1. **DEFINITIONS.** "Carrier" means the party named on the face of this document as being the carrier or any person deemed to be the carrier under any applicable international convention or national law.

"Merchant" includes the shipper, holder, consignee, receiver of the goods or any person owning or entitled - to possession of the goods or of this bill of lading and anyone acting on behalf of any such person firm or company.

"Goods" means the cargo accepted from the shipper and includes any container not supplied by or on behalf of the carrier.

"Container" includes any container, trailer, transportable, tank, flat or pallet or any similar article of transport used to consolidate goods.

"Carriage" means the whole of the operations and services undertaken by the carrier in respect of the goods.

"Combined Transport" as used herein refers to this contract of carriage when it covers the carriage of the goods from the place of receipt from the merchant to the place of delivery to the merchant by the carrier and by one or more underlying carriers.

"Underlying Carrier" includes any water, rail, motor, air or other carrier utilized by the carrier for any part of the transportation of the shipment covered by this combined bill of lading.

"Port to Port Shipment" arises when the carriage called for by this bill of lading is not combined transport.

"Freight" includes all charges payable to the carrier in accordance with the applicable tariff.

"Hague Rules" means the provisions of the International Convention of Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed on 25<sup>th</sup> August 1924.

"Hague-Visby Rules" means the Hague Rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23<sup>rd</sup> February 1968

"COGSA" means the Carriage of Goods by Sea Act of the United States approved on 16<sup>th</sup> April 1936.

2. **WARRANTY.** The merchant warrants that in agreeing to the terms hereof that he is, or has the authority of, the person owning or entitled to possession of the goods and this bill of lading.

3. **CARRIER'S TARIFF.** The terms of the carrier's applicable tariff are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable tariff are obtainable from the carrier upon request, in the case of inconsistency between this bill of lading and the applicable tariff, this bill of lading shall prevail.

4. **SUB-CONTRACTING PARTIES OTHER THAN THE CONTRACTING CARRIER.**

- 1) The carrier shall be entitled to sub contract on any terms the whole or any part of carriage, loading unloading, storing warehousing, handling and any all duties whatsoever undertaken by the carrier in relation to the goods

- 2) In contracting for the following exemptions and limitations of and exoneration from liability, the carrier is acting as agent and trustee for all other person, or subcontractors named in this clause. It is understood and agreed that, other than the carrier, no person, firm or corporation or other legal entity whatsoever (including but not limited to the master, officers and crew of the vessel, all agents and all terminal operators, stevedores and all other independent contractors whatsoever) is, or shall be deemed to be liable with respect to the goods as carrier bailee or otherwise. If, however, it shall be adjudged that any sub-contractor or other person, firm or corporation than the carrier is carrier or bailee of the goods, or under any responsibility with respect thereto, all exemptions and limitation of and the exoneration from liability provided by law or by the terms hereof shall be available such other. It is also agreed that each of these persons and the companies referred to above are intended beneficiaries.

out nothing herein shall be construed to limit or to relieve them from liability to the carrier for acts arising or resulting from their fault or neglect.

- 3) The expression sub-contractor in this clause shall include direct and indirect sub-contractors and their respective servants and agents.

5. CLAUSE PARAMOUNT AND CARRIER'S RESPONSIBILITY:

- 1) In so far as this bill of lading covers the carriage of goods by sea either by the carrier or by any underlying transporter, the contract evidenced by this bill of lading shall have effect subject to the Hague Rules or the Hague - Visby Rules, or any other treaty or statute making the Hague Rules or the Hague-Visby Rules compulsorily applicable. If no other enactment or treaty is compulsorily applicable to such carriage, the Hague Rules shall apply. Notwithstanding the preceding carriage of goods to or from the United States will be governed by the U. S. Carriage of Goods by Sea Act (COGSA). These enactments shall be deemed incorporated herein and made a part hereof and nothing in this bill of lading shall be deemed a surrender of any of the rights and immunities or an increase of any responsibilities thereunder. These enactments shall (except as may be otherwise specifically provided herein) also govern before loading and after discharge provided that the goods are still in the actual custody of the carrier or of an underlying transporter by water.

- 2) Responsibility for Port Shipments. Where loss or damage has occurred between the time of receipt of the goods by the carrier at the port of loading and the time of delivery by the carrier at the port of discharge, or during any prior or subsequent period of carriage by water, liability of the carrier shall be determined in accordance with the appropriate Hague Rules legislation as provided for in the provisions of clauses 5 (1) above.

- 3) Responsibility for Combined Transport. Where the carriage called for by this bill of lading is combined transport then, save as otherwise provided for in this bill, the carrier shall be liable for loss or damage occurring during carriage to the extent set out below.

- A) If the stage of carriage where loss or damage is not known. Where it cannot be established in whose custody the goods were when the loss or damaged occurred it shall be presumed to have occurred during sea carriage and any liability therefore shall be governed as provided for in clauses 5 (1) above except and provided that the carrier shall be relieved of liability for any loss or damage arising out or caused by:

- i) Any act or omission of the merchant.
- ii) Insufficiency of or defective condition of packing or marking.
- iii) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by or on behalf of the merchant.
- iv) Inherent vice of the goods.
- v) Strike, lock-out, stoppage or restraint of labor the consequences of which the carrier could not avoid by the exercise of reasonable diligence.
- vi) A nuclear incident.

- B) If the stage of carriage where loss or damage occurred can be proved:

- i) The liability of the carrier shall be determined by the provisions contained in any International Convention or national law of this country, which provisions:

- a) Cannot be departed from by private contract to the detriment of the merchant, and
- b) Would have applied if the merchant had made a separate and direct contract with the carrier in respect of the particular stage of carriage where the loss or damage occurred and had received as evidence thereof any particular documents which must be issued in order to make such an international convention or national law applicable.

- ii) With respect to transportation in the United States of America or in Canada to the port of loading or from the port of discharge the responsibility of the carrier shall be to procure transportation by carriers (one or more) and such transportation shall be subject to the general terms and conditions of the underlying carriers contract of carriage and tariffs and any law compulsorily applicable and/or the ICC uniform bill of lading together with the underlying carrier's tariff which shall be incorporated herein as if set forth at length. Notwithstanding the above, in the event that there is a private contract of carriage between the carrier and an underlying carrier, such inland carriage will be governed by the terms and conditions of the

said contract which shall be incorporated herein as if set forth at length and copies of the said contract is; shall be available to the merchant at any office upon request.

- iii) With respect to road carriage in Europe according to the Convention on the contract for international Carriage of goods by Road dated 19<sup>th</sup> MAY 1956 (CMR); during rail carriage in Europe according to the International Agreement on Railway Transport dated 25<sup>th</sup> February 1959. (CIM).

In any event the liability of the carrier shall under no circumstances be greater than that of the underlying carriers under their contracts of carriage and the carrier shall be entitled to all rights, defenses, limitations and exemptions from liability contained therein.

#### 5. EXCEPTIONS AND LIMITATIONS:

- 1) The carrier does not undertake that the goods shall arrive at the port of discharge or place of delivery at any particular time or to meet any particular market or use and save as provided for in clause 5 the carrier shall not in the circumstances be liable for any indirect or consequential loss or damage caused by any delay.
- 2) Without waiver or limitation of any exemption from or limitation of liability afforded by law or by this bill of lading, neither the carrier nor any corporation owned by subsidiary to, or associated or affiliated with the carrier shall be liable for any loss or damage wheresoever and whensoever occurring by reason of any fire whatsoever, including that occurring before loading on or after discharge from the ship or while the goods are in the custody of an underlying carrier, unless such fire shall have been caused by the design or neglect or by the actual fault or privity of the carrier of such corporation, respectively. In any situation where such exemption from liability may not be permitted by law neither the carrier nor such corporation shall be liable for any such loss or damage by fire unless caused by negligence, including that imputed by law, for which the carrier or such corporation is liable, respectively.

#### 7. TRANSSHIPMENT:

- 1) It is specifically agreed, without any limitation on the foregoing provisions of this bill that all goods, containers, trailers, vans, other cargo may be put ashore temporarily at any port of call for the purpose of facilitating the discharge or loading of other cargo and may also be transferred, transshipped and carried on several vessels in route from the port of shipment to the port of destination and such transfer, transshipment or change in the vessel shall not constitute a deviation and such transfers and transshipments on various vessels in contemplated and anticipated by the merchant.
- 2) The carrier or master may delay such transshipment or forwarding for any reason.
- 3) The carrier or master in making arrangements with any person for or in connection with all transshipping forwarding or storing of the goods or the use of any means of transportation not used or operated by the carrier shall be considered solely the agent of the merchant and without any other responsibility whatsoever.

#### 9. AMOUNT OF COMPENSATION AND LIMITATION OF LIABILITY:

- 1) All claims for which the carrier may be liable shall be adjusted and settled on the basis of the net invoice value of the goods plus freight and insurance. Notwithstanding the foregoing it is agreed that in no event shall this clause operate to increase the extent of the carrier's liabilities beyond the applicable market value at the port of discharge or place of delivery if that be less than the net invoice value plus freight and insurance. In no event shall the carrier be liable for any loss of profit or any consequential loss.
- 2) Except where a higher value is declared as provided in Clause 8 (3) below, neither the carrier nor the vessel shall in any event be liable for loss damage to or in connection with the goods in an amount exceeding US \$500 per package or per unit. If such limitation is invalid under local law, the carrier's liability shall be limited as provided by such law.
- 3) The carrier's tariff offers a choice of freight rate based upon the declared value of the goods. The carrier's liability shall be limited as provided in Clause 8 (1) above unless, before shipment, the merchant shall insert a higher value in the appropriate space on the reverse side of this bill of lading and pay extra freight in accordance with the carrier's tariff. Such declared value shall be deemed to be the actual value of the goods, the carrier's liability for loss or damage to the goods shall be limited solely to the declared value, and any partial loss or damage shall be adjusted pro-rata on the basis of such declared value.

12. LIEN The carrier shall have a lien on the goods and any documents relating thereto and freights or sub-freights for all sums payable to the carrier under this bill of lading and for general average and salvage contributions to whomsoever due and for the costs of recovering the same and for that purpose shall have the right to sell the goods by public auction or private treaty without notice to the merchant.

13. DECK CARGO AND LIVESTOCK goods which are stated herein to be carried on deck and livestock, whether or not carried on deck, are carried without responsibility on the part of the carrier for loss or damage or whatsoever nature arising during the carriage by sea whether caused by unseaworthiness or negligence or any other cause whatsoever.

Livestock are carried at the sole risk of the merchant. The carrier shall be under no liability whatsoever for any injury, illness, death, delay or destruction whatsoever arising even though caused or contributed to by the act, neglect, or default of the carrier or by the unseaworthiness or unfitness of any vessel, craft, conveyance, container or other place existing at that time. In the event of the master in his sole discretion considering that any livestock is likely to be injurious to health of any other livestock or any person on board or to cause the vessel to be delayed or impeded in the prosecution of the voyage such livestock may be destroyed and thrown overboard without any liability attaching to the carrier. The merchant shall indemnify the carrier against the cost of veterinary services on the voyage and of providing forage for any period during which the carriage is delayed for any reason, whatsoever and of complying with the regulations of any authority of any country whatsoever with regard to such livestock.

14. DANGEROUS GOODS.

1) No goods which are or may become dangerous if inflammable or damaging (including radioactive material) or which are or may become liable to damage any property whatsoever, shall be tendered to the carrier for carriage without his express consent in writing and without the container or other covering in which the goods are to be transported and the goods being distinctly marked on the outside so as to indicate the nature and characteristics of any such articles and so as to comply with any applicable law regulations or requirements. If any such articles are delivered to the carrier without such written consent and markings of if in the opinion of the carrier the articles are or are liable to become of a dangerous, inflammable or damaging nature, same may at any time be destroyed, landed, thrown overboard, disposed of rendered innocuous, placed apart on deck abandoned or rendered harmless without compensation to the merchant and without prejudice to carrier's right to freight.

2) The merchant undertakes that the goods are packed in a manner adequate to withstand the ordinary risk of carriage having regard to their nature and in compliance with all laws or regulations which may be applicable during carriage.

3) Whether or not the merchant was aware of the nature of the goods, the merchant shall indemnify the carrier against all claims, losses, damages or expenses arising in consequent of any breach of the provisions of this clause.

4) Nothing contained in this clause shall deprive the carrier of any of his rights otherwise than as provided for in this bill of lading.

15. REGULATIONS RELATING TO GOODS: The merchant shall comply with all regulations or requirements of customs, port and other authorities and shall bear and pay all duties, taxes, fines, imposts, expenses, or losses incurred or suffered by reason thereof or by reason of any illegal or incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of the goods and shall indemnify the carrier in respect thereof.

16. MERCHANTS RESPONSIBILITY.

1) The merchant warrants to the carrier that the particulars relating to goods as set out overleaf have been checked by the merchant on receipt of this bill of lading and that such particular and any other particulars furnished by or on behalf of the merchant are correct.

2) The merchant shall indemnify the carrier against all loss, damage and expense arising or resulting from inaccuracies or inadequacy of such particulars. The right of the carrier to indemnify shall in no way limit his responsibility and liability under this bill of lading to any person other than the merchant.

17. METHODS AND ROUTES OF TRANSPORTATION:

1) The carrier may at any time and without notice to merchant:

a) Use any means of transport or storage whatsoever

b) Transfer the goods from one conveyance to another including transshipping or carrying the same on another vessel than the vessel named in this bill of lading.

- c) Proceed by any route in his discretion, whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route and proceed to or stay at any place or port whatsoever one or more often in any rotation including retracing of route or routes already traveled.
  - d) Load and unload the goods at any place or port (whether or not such port is named overleaf as the port of loading or port of discharge) and to store the goods in any such place or port.
  - e) Comply with any orders or recommendations given by any government or authority or any person or body acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority or having under the terms of the insurance on the conveyance employed by the carrier the right to give such orders.
- 2) The liberties set out in sub-clause (1) may be evoked by the carrier for any purpose whatsoever whether or not connected with the carriage of the goods including loading and unloading other goods, bunkering, under going repairs, towing or being towed, adjusting instruments, dry docking, picking up or landing any persons, including but not limited to person involved with the operation or maintenance of the vessel and assisting vessels in all situations and anything done in accordance with the clause (1) or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual carriage and shall not be a deviation.

#### 18. DISCHARGE DELIVERY AND NOTIFICATION:

- 1) Any mention herein of parties to be notified of the arrival of the goods is solely for the information of the carrier, and failure to give such notification shall not involve the carrier in any liability nor relieve the merchant of any obligation hereunder.
- 2) Where the carriage called for by this bill of lading is a port to port shipment the carrier shall be at liberty to discharge the goods or any part thereof without notice, directly they come to hand at or on to any wharf, craft or place, on any day at any time whereupon the liability of the carrier (if any) in respect of the goods or part thereof discharged as aforesaid shall wholly cease notwithstanding any custom at the port to the contrary. The merchant shall take delivery of the goods upon discharge and all expenses incurred by reason of the merchant's failure to take delivery of the goods as aforesaid shall be for the merchant's account.
- 3) Where the carriage called for by this bill of lading is combined transport, the merchant shall take delivery of the goods within the time provided for in the carrier's applicable tariff.
- 4) If delivery of the goods or part thereof is not taken by the merchant at the time and place when and where the carrier is entitled to so call upon the merchant to take delivery thereof whether the carriage called for by this bill of lading is a port to port shipment or combined transport the carrier shall be entitled without notice to unstow the goods or part thereof if stowed in containers and/or to store the goods or part thereof ashore, afloat in the open or under cover all the sole risk of the merchant and the goods. Such storage shall constitute due delivery hereunder and thereupon liability of the carrier in respect of the goods or that part thereof stored as aforesaid shall wholly cease and the cost of such storage (if paid or payable by the carrier or any agent or sub-contract of the carrier) shall forthwith upon demand be paid the merchant to the carrier.
- 5) If the merchant fails to take delivery of the goods from 30 days of it becoming due under sub-clause (2) or (3) above or if in the opinion of the carrier the goods are likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value and whether the carriage is a port to port shipment or a combined transport the carrier may without prejudice to any other rights which he may have against the merchant, without notice and without any responsibility whatsoever attaching to him sell or dispose of the goods and apply the proceeds of sale in reduction of the sums due to carrier from the merchant in respect of this bill of lading.

#### 19. SPECIAL HEATING, COOLING AND VENTILATING

- 1) The merchant undertakes not to tender for transportation, any goods which require temperature control without previously giving written notice of their nature and particular range to be maintained and in the case of temperature controlled, container stuffed by or on behalf of the merchant, further undertakes that the container has been properly pre-cooled, that the goods have been properly stuffed in the container and that its thermostatic controls have been properly set by the merchant before receipt of the goods by the carrier; if the above requirements are not complied with, the carrier shall not be liable for any loss of or damage to the goods caused by such non compliance.
- 2) The carrier shall not be liable for any loss of or damage to the goods arising out of defects, derangement, breakdown, stoppage of, the temperature controlling machinery, plant, insulation or any apparatus of the container, provided that the carrier shall before or at the beginning of the carriage exercise due diligence to maintain the refrigerated container in an efficient state.

20. BOTH TO BLAME CLAUSE:

If the (carrying) ship comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default in the navigation or the management of the carrying ship, the Merchant undertakes to pay the Carrier, or where the Carrier is not the Owner and in possession of the carrying ship, to pay the Carrier as trustee for the owner and/or demised Charterer of the carrying ship, a sum sufficient to indemnify the Carrier and/or Owner and/or Demised Charterer of the carrying ship against all loss or liability to the other non carrying ship or her Owners insofar as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the Merchant, paid or payable by the other or non carrying ship or her Owners to the Merchant and set off, recouped or recovered by the other or non carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying ship or her owner or demised Charterer of the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where, the Owners, operators, or those in charge of any ship or subjects, other than, or in addition to, colliding ships or objects, are at fault in respect to a collision, contact, stranding or other accident.

21. GENERAL AVERAGE

- 1) The carrier may declare General Average which shall be adjustable according to the York/ Antwerp Rules of 1974 as amended 1990 at any place at the option of the Carrier and the Amended Jason Clause as approved by BIMCO is to be considered as incorporated herein and the Merchant shall provide such security as may be required by the Carrier in this connection.
- 2) Notwithstanding (1) above, the Merchant shall defend, indemnify and hold harmless the Carrier in respect of any claim (and any expense arising therefrom) of a General Average nature which may be made on the Carrier and shall provide such security as may be required by arising therefrom of a General Average nature which may be made on the Carrier and shall provide such security as may be required by the Carrier in this connection.
- 3) The carrier shall be under no obligation to take any steps whatsoever to collect security for General Average contributions due to the Merchant.

22. WAIVER OF TERMS.

NO SERVANT OR AGENT OF THE CARRIER SHALL OR HAS POWER TO WAIVE OR VARY ANY OF THE TERMS OF THIS BILL OF LADING Unless such waiver is in writing and is specifically ratified by an authorized officer of the carrier's company, the waiver or variation shall be of no effect.

23. VALIDITY.

If any provision in this Bill of Lading is held to be invalid or unenforceable by any court or regulatory or self regulatory agency or body, such invalidity or unenforceability shall attach only to such provisions. The validity of the remaining provisions shall not be affected there by and this bill of lading contract shall be carried out as if such invalid or unenforceable provision were not contained therein.

24. LAW AND JURISDICTION.

This bill of lading shall be subject to the exclusive jurisdiction of the Mexico City District Court and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein.