

00481
1
14

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES



EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y SU REGLAMENTACION INTERNACIONAL. ESTUDIO COMPARATIVO ENTRE EL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE (REGLAS DE LA HAYA) Y SU PROTOCOLO QUE LO ADICIONA Y MODIFICA DE 1968 (REGLAS DE WISBY) Y EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS DE 1978 (REGLAS DE HAMBURGO).

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE DOCTOR EN RELACIONES INTERNACIONALES PRESENTA EL LICENCIADO JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO

MEXICO, D. F.

1984

TESIS CON
SELLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

INDICE.

INDICE.-	I
INTRODUCCION.-	IV
CAPITULO I.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	1
I.1.- ANTECEDENTES.	
I.2.- CONCEPTO Y FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	
I.3.- CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	
I.4.- DOCUMENTOS SUCEPTIBLES DE SER CONFUNDIDOS CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	
CAPITULO II.- EL CLAUSULADO TIPO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	30
II.1.- DEFINICIONES.	
II.2.- LEYES APLICABLES. CLAUSULA PARAMOUNT.	
II.3.- PERIODO DE RESPONSABILIDAD.	
II.4.- EXACTITUD EN LA DESCRIPCION DE MERCANCIAS.	
II.5.- MERCANCIAS PELIGROSAS.	
II.6.- VALORES.	
II.7.- CARGA SOBRE CUBIERTA, ANIMALES VIVOS.	
II.8.- CALOR, REFRIGERACION Y VENTILACION ESPECIALES.	
II.9.- EL VIAJE O LA TRAVESIA.	
II.10.- TRANSBORDO, REENVIO, ETC.	
II.11.- RETRASO.	
II.12.- PERDIDAS Y DAÑOS.	
II.13.- DESCARGA Y ENTREGA.	
II.14.- FLETES Y OTROS CARGOS, GRAVAMENES.	
II.15.- AJUSTE DE RECLAMACIONES POR PERDIDA O DAÑOS.	
II.16.- CERTIFICADOS DE PROTESTA DEL BUQUE.	
II.17.- AVISO DE PERDIDA O DAÑO, TIEMPO PARA EJERCER LA ACCION.	
II.18.- CLAUSULA DE ABORDAJE AMBOS BUQUES CULPABLES.	
II.19.- AVERIA GRUESA O COMUN.	

III

II.20.- EMPLEADOS O AGENTES.	
II.21.- EL ANVERSO.	
II.22.- OTRAS CLAUSULAS TIPO.	
CAPITULO III.- EL REGIMEN INTERNACIONAL DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.	76
III.1.- ANTECEDENTES.	
III.2.- LA LEY HARTER DEL 1º DE JULIO DE 1893.	
III.3.- EL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE (REGLAS DE LA HAYA) Y SU PROTOCOLO QUE LO ADICIONA DE 1968 (REGLAS DE WISBY).	
III.4.- EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS DE 1978 (REGLAS DE HAMBURGO).	
III.5.- ANALISIS COMPARATIVO DE AMBAS DISPOSICIONES INTERNACIONALES, SUS SEMEJANZAS Y DIFERENCIAS.	
CONCLUSIONES.-	135
BIBLIOGRAFIA.-	147
ANEXO I.- CUADRO COMPARATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE (REGLAS DE LA HAYA) Y SU PROTOCOLO QUE LO ADICIONA DE 1968 (REGLAS DE WISBY), Y EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS DE 1978 (REGLAS DE HAMBURGO).	156
ANEXO II.- DIVERSOS TIPOS DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE USADOS POR TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S. A.	198
ANEXO III.- OTROS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE DE DIVERSAS EMPRESAS ARMADORAS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE LINEA.	207

INTRODUCCION.

" LE COMMERCE DE LA MER EST UN DES PLUS
PUISSANTS MOYENS POUR APPORTER L'ABON
DANCE PENDANT LA PAIX ET RENDRE EN
GUERRE LA FORCE D'UN ETAT FORMIDABLE."

LOUIS XIV.

En un país marítimo por naturaleza, gracias a su ubicación geográfica en medio de los dos mäs grandes océanos del mundo, el Atlántico y el Pacífico, escribir sobre un tema ligado al transporte marítimo de mercancías reviste suma importancia.

México por su posición es un país rico, destinado a ocupar un lugar destacado en la actividad comercial mundial, aún cuando desgraciadamente, por la acción de sus hombres, ello haya sido retrasado y nuestra población desconozca todos los beneficios que el mar puede traerle en este momento de crisis económica internacional.

El desconocimiento del Derecho Marítimo por las grandes mayorías y, por ende de las propias autoridades encargadas de aplicarlo, nos ha traído como consecuencia un despego por el mar, a pesar de los esfuerzos de distinguidos maestros y especialistas en Derecho, Economía y Transporte Marítimos, que elevan su voz en conferencias, estudios, investigaciones y publicaciones, que desafortunadamente no reciben la publicidad necesaria para ser conocidos.

Tienen más reconocimiento esos trabajos en el extranjero que en nuestro propio país, donde se prefiere traer al técnico extraño, dejando de lado al nacional, pues es lamentable que se piense que no puede ofrecer lo mismo que los que vienen de fuera, olvidando que el saber es ya universal y no exclusivo de un pueblo determinado.

Animado ante este panorama, preparé el presente trabajo, que además de ser nuestra investigación encaminada para lograr el grado académico de doctor en Relaciones Internacionales, pretende acercar a todos los interesados a una figura de uso diario en el transporte marítimo de mercancías, el conocimiento de embarque.

Además de hacer breve referencia a los antecedentes históricos del

VI

documento, para ver como se fué estructurando y modificando al correr de los siglos, daremos su concepto y sus funciones, señalaremos las diversas clases que existen del conocimiento de embarque y hablaremos de los documentos suceptibles de ser confundido con él, a fin de que se les conozca y no se incurra con ello en graves errores.

Nos referiremos al clausulado tipo del conocimiento de embarque, es tudiando una a una las cláusulas de la forma ordinaria del documento, para el servicio de línea, que emplea nuestra empresa armadora, de car ga general, más importante: TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S. A.

Finalmente, nos ocuparemos del régimen internacional del conocimien to de embarque, razón de ser de nuestro trabajo de investigación.

Como internacionalistas no podemos dejar de lado todo aquel estudio encaminado a hacer análisis comparativo de acuerdos o tratados interna cionales, pues ello nos permitirá el poder recomendar si es o no impor tante el ratificarlos, si a través de ellos las partes contratantes pueden establecer una norma jurídica uniforme en el ámbito mundial, o bien si resuelve un problema específico, como es el que aquí nos ocupa, el régimen internacional del conocimiento de embarque.

Veremos las diversas etapas de regulación internacional a que se ha visto sometido el conocimiento de embarque, pasaremos por los viejos usos o costumbres del mar, que trataron de unificar conceptos, y exami naremos como ese logro se frenó a través de los Códigos de Comercio, que nacen a partir del Código Napoleónico de Comercio de 1807, provo cando serios conflictos de leyes.

Examinaremos los problemas que tal situación provocó, llevando al Gobierno de los Estados Unidos a regular de manera más acorde a la rea lidad internacional del tráfico marítimo, a través de la Ley Harter

VII

del 1° de julio de 1893.

Relataremos como esa Ley es la base de partida para un acuerdo internacional, la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, del 25 de agosto de 1924, también conocidas como las Reglas de La Haya, explicando la razón de ser de tal nombre.

Al quedar corto ese acuerdo internacional, se pretendió modificarlo mediante el Protocolo del 23 de febrero de 1968, asimismo, conocido como las Reglas de Wisby. No obstante ello, hablaremos de como esa modificación no fué suficiente y hubo de acudir de nueva cuenta a la celebración de un nuevo tratado, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, del 30 de marzo de 1978, también conocido como las Reglas de Hamburgo.

Estudiaremos uno a uno los Artículos de ambos acuerdos internacionales, destacando sus semejanzas y sus diferencias, concluyendo en señalar la importancia de su ratificación, resolviendo previamente los problemas que se han presentado a raíz de su adopción.

Esperamos que nuestros lectores queden satisfechos con la lectura de este trabajo, que deseamos sea útil y cumpla el cometido que nos proponemos, hacer conocer al conocimiento de embarque, y permitir que cargadores, consignatarios, porteadores y usuarios del transporte marítimo lo manejen adecuadamente en todas sus operaciones de exportación o importación a través del mar.

LIC. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.

CAPITULO I.- EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

" Y VIVIRE MAS ALLA DE LA MUERTE, Y CANTARE
EN VUESTROS OIDOS
AUN DESPUES DE QUE LA GIGANTESCA OLA ME LLEVE
DE REGRESO
A LA INSONDABLE PROFUNDIDAD DEL VASTO MAR."

GIBRAN JALIL GIBRAN
EL JARDIN DEL PROFETA.

I.1 ANTECEDENTES:

Hablar del conocimiento de embarque es hablar de la Historia del Transporte Marítimo y su desarrollo. Es cierto que en la antigüedad este documento no se utilizó, pues generalmente el naviero, el armador, el capitán y el propietario de las mercancías eran una sola persona.

Posteriormente, en la Edad Media, las mercancías al ser embarcadas eran acompañadas por el propio comerciante, propietario de las mismas, de ahí que fuera ilógico pensar en la existencia de este documento.

No viene a ser, sino hasta el momento en que nacen los corresponsales en el extranjero, los agentes o representantes del comerciante, cuando ya no es necesario que éste acompañe a sus mercancías en el buque; aparece entonces el primer claro antecedente del conocimiento de embarque: el registro de las mercancías a bordo en el " cartulario " (*) del buque. (1)

Desde luego, ese registro era hecho por un escribano a bordo, el que al ser requerido poco a poco por los cargadores para que les entregara extractos de sus registros, dió lugar a que se iniciara la expedición de títulos volantes, otro de los antecedentes del conocimiento de embarque. (2)

En el Siglo XIII aparece ya el recibo que extendía el capitán para las mercancías cargadas a bordo; más tarde, en el Siglo XV, gracias al desarrollo del seguro marítimo sobre facultades, es decir aquel seguro sobre las mercancías, ese recibo adquirió gran importancia. Como tal

(*).- Cartulario: palabra proveniente del latín " CHARTULARIUM ", de " CHARTULA ", escritura pública. Es decir, el manifiesto de carga en su primera acepción.
Enciclopedia General del Mar. Barcelona, Ediciones Garriga, S.A., 1968. Tomo II. p. 844.

- 1.- Malvagni, Atilio. Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua. Buenos Aires, Roque Depalma Editor, 1956. p. 127.
- 2.- Rodiere, René. Affrètements et Transports. Les contrats de transport de marchandises. Paris, Librairie Dalloz, 1968. Tomo II. p. 54.

recibo quedaba en las manos de los expedidores o cargadores, éstos los hacían del conocimiento de los consignatarios a través de guías, muy parecidas a las utilizadas en el transporte terrestre. Sin embargo, como esos documentos se prestaban para hacer fácilmente fraudes a los terceros, se tuvo que combinar ambos, con lo que nació el conocimiento de embarque. (3)

En esta materia hay que reconocer, sin lugar a dudas, que la humanidad debe mucho a las Ciudades-Estado italianas del Siglo XI, donde prácticamente surgió el Derecho Marítimo Moderno y las figuras más importantes de esta rama del Derecho: seguro, crédito, banca y conocimiento de embarque, entre otras muchas. Así, recordemos obras tales como: " Ordinamenta et Consuetudo Maris ", " Statuta Civilia ", " Tablas de Amalfi ", " Constitutum Usus ", " Breve Curiae Maris " y " Capitula re Navirum." (4)

El documento que aquí nos ocupa hubo de pasar por diversas etapas, que son las siguientes:

a).- Simples recibos de las mercancías, hasta 1590. Sin lugar a dudas hay que tomar muy en cuenta los grandes descubrimientos del Siglo XV, especialmente el de América en 1492, que sería decisivo.

b).- Prueba de la existencia del contrato de transporte de mercancías por mar, a partir de 1590, cuando ya se encuentran verdaderos formularios tipo, por ejemplo los holandeses y españoles, de los que todavía hoy día se recogen fórmulas en los conocimientos de embarque actuales.

Esta función es tan importante que ha llegado en ocasiones a confundirse el documento con el contrato que representa, en obras tan impor-

3.- Ibidem. pp. 54 y 55.

4.- Ripert, Georges. Droit Maritime. Paris, Editions Rousseau et Cie., 1950. Cuarta Edición. Tomo I. pp. 82 a 86.

tantes como la de T.K. Thommen: " Reglamentación Internacional sobre el Transporte Marítimo ", se nos dice:

" Un contrato para transporte de mercancías en un buque recibe el nombre de ' conocimiento de embarque '. " (5)

c).- La característica de representatividad de las mercancías aparecerá a finales del Siglo XVII, la que, sin embargo, será muy discutida durante todo el Siglo XVIII, se podrá ver que autores de la talla de Emerigon niegan esta función al conocimiento de embarque, afirmando que:

"...selon les usages de Marseille, le porteur de la police ne peut faire état que d'une tradition fictive jusqu'au jour ou il reçoit en fait la marchandise." (*) (6)

No obstante lo anterior, y ante la presión del incremento del comercio mundial, surgido a raíz de la Revolución Industrial originada en la Gran Bretaña, el conocimiento de embarque adquiere esta fuerza, que se consagra en las propias leyes. Ya en 1807 nadie discute ésto, pues se incluye en el propio Código de Napoleón, Código de Comercio de 1807. (7)

En apoyo a lo antes afirmado, recogemos aquí el concepto de conocimiento de embarque que nos ofrecen " Las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy Noble y muy Leal Villa de Bilbao ", que fueron la máxima legislación marítima en nuestro país du

- 5.- Thommen, T.K. Reglamentación Internacional sobre el Transporte Marítimo. TD/32/Rev. 1. Nueva York, Naciones Unidas, 1968. p. 14.
- (*).- "...según los usos de Marsella, el tenedor de la póliza no puede pretender probar con una entrega ficticia, sino hasta el momento en que él reciba de hecho la mercancía."
- 6.- Rodiere, René. Op. cit. p. 56.
Ver, asimismo, LYON Gaen, Ch. y Renault, L. Traité de Droit Maritime. Paris, F. Pichon Successeurs Imprimeur-Editeur, 1896. Tomo I. pp. 415 y siguientes.
Valroger, Lucien. Droit Maritime. Commentaire théorique et pratique du Livre II du Code de Commerce. Paris, L. Larose et Forcel, 1883. Tomo II. pp. 248 y siguientes.
- 7.- Valroger, Lucien. Op. cit. p. 249.

rante el período de la Colonia y los primeros sesenta años de vida independiente:

" Es una obligación particular que un capitán ó maestre de navío otorga por medio de su firma en favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas para llevarlas de un puerto á otro, constituyéndose á entregarlas á la persona que se expresare en el conocimiento, ó á su orden ó á la del cargador, por el flete con certado antes de cargarse." (8)

d).- Finalmente, el conocimiento de embarque " recibido para embarque ", que aparece al término del Siglo XIX, a raíz de la aplicación de la máquina de vapor a las embarcaciones y crearse los primeros servicios de línea permanentes, así como ante la necesidad de hacer circular la riqueza más aceleradamente.

Este conocimiento será muy discutido durante muchos años. Así, algunos autores del Derecho Marítimo señalaban que con él no había seguridad alguna para las mercancías, las cuales sólo podrían tenerla en el momento mismo del embarque, y una vez realizado recibir el documento citado.. (9)

Por otra parte, las legislaciones de la época claramente señalaban que el conocimiento de embarque es un título entregado por el capitán del buque que transporta las mercancías. (10)

No será, sino hasta la adopción de las Reglas de La Haya, del 25 de agosto de 1924, a través del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embar-

- 8.- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. I. Villa de Bilbao. Paris, Librería de Rosa y Bouret, 1869. p. 93.
- 9.- Mills Roche, W. Oliver's Shipping Law Manual. Londres, Richard Holmes Laurie, 1896. Séptima Edición. pp. 20 a 25.
- 10.- Esto puede desprenderse del mismo concepto que hemos tomado de las Ordenanzas de Bilbao. Sabemos, asimismo, que hoy día pueden ex pedir los conocimientos de embarque el mismo armador o su agente marítimo.

que, cuando este tipo de conocimiento de embarque adquiere título de naturalización, siendo hoy día uno de los más comunes. (11)

A partir de ese momento, ya nadie discute la importancia del conocimiento de embarque dentro del comercio internacional a través del mar. Es más, la humanidad se ha preocupado constantemente a partir de fines del Siglo pasado, pero sobre todo en la actualidad, por lograr una clara unificación internacional sobre este documento, que permita tanto al usuario del transporte marítimo, como al transportista marítimo, obtener los beneficios y servicios adecuados que esperan uno del otro, sin que ello signifique preponderancia del uno sobre el otro.

Sin embargo, se ha tenido que reconocer que este documento ha creado situaciones engorrosas y lentas en su tramitación, bien porque no actúa rápidamente en la prueba de propiedad de la carga, o por las demoras en su elaboración, que lleva incluso a serias penalidades a los armadores, o bien a los usuarios frente a las aduanas marítimas y otras autoridades portuarias, de ahí que, recientemente la Cámara de Comercio Internacional (CCI), se haya abocado al estudio para introducir serios cambios en el sistema del conocimiento de embarque. (12)

Sea cual sea el fin a que se llegue, deberá tenerse siempre el cuidado de no romper el equilibrio entre usuario y transportista, tratando de no favorecer al uno frente al otro.

I.2 CONCEPTO Y FUNCIONES DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:

En la actualidad el conocimiento de embarque se define como:

- 11.- Ver el Artículo 3º, inciso 7 del propio Convenio que aquí se menciona.
- 12.- " Probable cambio en el sistema de los Conocimientos de Embarque." Informativo ALAMAR. Montevideo, Asociación Latinoamericana de Armadores, Núm. 307, semana del 25 al 31 de mayo de 1981. p.9.

" El documento expedido por el capitán /armador o agente marítimo que acredita la recepción a bordo de las mercancías especificadas en el mismo para ser transportadas al puerto de destino, conforme a las condiciones estipuladas y entregadas al titular de dicho documento." (13)

También se puede definir como:

" Un documento expedido por el porteador, su representante o el capitán de un buque mercante, por el cual reconocen haber recibido determinadas mercancías para su transporte por mar y restituir las a su legítimo tenedor después de haberlo efectuado." (14)

Del concepto se desprenden las siguientes funciones:

- 1.- Simple recibo de las mercancías a bordo del buque, o bien recibidas para embarque por el armador o su agente marítimo.
- 2.- Prueba de la existencia de un contrato, el de transporte de mercancías por mar.

En este sentido el contrato se puede definir como:

" Contrato por el cual, una parte llamada transportista o porteador se obliga a trasladar por mar, bajo una relación definida, una mercancía determinada, mediante el pago de un flete también determinado." (15)

O bien:

" ... aquel por el cual una parte, el transportador, se obliga frente a la otra, el cargador, mediante el pago de un precio llamado flete, a entregar en destino una mercadería...en el mismo estado en que la recibió." (16)

- 3.- Finalmente, es un título representativo de las mercancías, y co mo tal, un verdadero título de crédito que se da frente al armador o
- 13.- Vigier de Torres, Agustín. Derecho Marítimo. Madrid, Subsecretaría de Marina Mercante, 1978. Tercera Edición. p. 583.
- 14.- Salgado y Salgado, José Eusebio. El Arbitraje y el Conocimiento de Embarque Marítimo. Memoria del IV Simposio de Arbitraje Mercantil Internacional, México, Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1977. p. 121.
- 15.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo. México, preparados para la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo, 1980, s. p., s. e.
- 16.- González Lebrero, Rodolfo A.. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979. Tercera Edición. p. 269.

el agente marítimo de éste. (17)

El conocimiento de embarque como título de crédito tiene las mismas características que estos documentos, es decir:

a).- Incorporación, o sea que el título lleva consigo un derecho in corporado, o de otra manera dicho, el derecho va unido al título y su ejercicio se condiciona a la exhibición y entrega del documento.

b).- Legitimación, o sea que permite al titular del mismo exigir del obligado el pago o el cumplimiento de la prestación consignada en el documento. Esta legitimación no sólo es activa, sino también pasiva, es decir, que permite al deudor se libere de la obligación cubriendo el importe o entregando las mercancías al que le presente el documento.

c).- Literalidad, es decir, que el derecho que en este tipo de docu mentos se consigna se mide en la extensión y demás circunstancias que

- 17.- En este sentido se pueden consultar:
- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, S. A., 1970, pp. 608 a 612.
- Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. México, Editorial Ferrag, A., 1973, pp. 173 a 175.
- González Lebrero, Rodolfo A. Op. cit. p. 382.
- Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 127 y siguientes.
- Beltrán Montiel, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1979, pp. 300 y 301.
- Garibí Uncabarena, José María. Derecho Marítimo Práctico. Madrid, Oficina Central Marítima, 1958, pp. 91 a 94.
- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit., pp. 584 y 585.
- Fariña, Francisco. Derecho y Legislación Marítima. Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1955, pp. 204 a 206.
- Hernández Yzal, Santiago. Derecho Marítimo. Barcelona, Editorial Cadi, 1963, Tomo II, pp. 91 a 93.
- Ripert, Georges. Op. cit. Tomo II, pp. 364 y siguientes.
- Rodiere, René. Op. cit. pp. 59 y siguientes.
- Mancò, Plinio. Studi di Diritto della Navigazione. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1961, Tomo II, pp. 367 a 374.
- Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. Manuale di Diritto de la Navigazione. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1969, Quinta Edición, pp. 403 a 408.
- Lord Chorley, M.A., Q.C. y Giles, O.C. Shipping Law. Londres, Pitman Publishing, 1970, Sexta Edición, p. 112.
- Colinvaux, Raoul P. Carriage by Sea. British Shipping Laws. Vol. II, Tomo I, Londres, Stevens and Sons Ltd., 1963, Undécima Edición, pp. 45 a 87. Esta obra fué originalmente escrita por T.G. Carver, de ahí que sea más conocida por el nombre de este autor.

se expresan en la letra del documento, o sea lo que se encuentre escrito en él.

d).- Autonomía. Ésto no se refiere a que el documento sea autónomo, ni el derecho en el incorporado, sino que se refiere a la autonomía que cada adquirente sucesivo tiene uno del otro sobre el título mismo.

e).- Representatividad, significa que incorpora un derecho real sobre las mercancías que representa el título, es decir incorpora un derecho de propiedad como en el caso del conocimiento de embarque, o bien un derecho de garantía según sea el caso. (18)

Además, en la propia legislación nacional se destaca esta función del título de crédito, y en especial del conocimiento de embarque, cuando se nos señala que:

" El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y consiguientemente toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo." (19)

Por lo mismo, y en base a tales características, los títulos de crédito pueden definirse como los " documentos necesarios para ejercitar el derecho literal y autónomo que en ellos se consigna." (20)

Por todo lo antes expuesto, muchos autores señalan que esta función es la más importante que tiene el conocimiento de embarque, aún cuando ello no quiere decir que las otras funciones no sean también importantes, ni deben dejar de ser estudiadas detenidamente, tanto por los es-

- 18.- Cervantes Ahumada, Raúl. Títulos y Operaciones de Crédito. México, Editorial Herrero, S. A., 1964. Cuarta Edición, pp. 19 a 24 y 189 a 194.
- Rodríguez y Rodríguez, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. México, Editorial Porrúa, S. A., 1964. Quinta Edición, Tomo I, pp. 251 a 258 y 397 a 406.
- 19.- Artículo 170 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S. A., 1980. Trigesimoséptima Edición, p. 522.
- 20.- Vivante, César. Tratado de Derecho Mercantil. Madrid, 1933. Tomo III, p. 136.

tudiosos del Derecho Marítimo, como por los comerciantes, industriales y todas aquellas personas que utilicen regularmente el servicio del transporte marítimo de sus mercancías, así como por todos aquellos interesados de una u otra manera con este contrato de utilización del buque. (21)

I.3 CLASES DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:

La primera clasificación de los conocimientos de embarque es aquella que se basa en el momento de la carga de las mercancías en el buque:

a).- Conocimiento embarcado u ordinario.

Es aquel que se extiende cuando las mercancías ya han sido embarcadas en el buque, podemos decir que es el conocimiento de embarque tradicional. (22)

b).- Conocimiento recibido para embarque.

O sea aquel que se extiende cuando las mercancías se entregan a la empresa transportista antes de la llegada del buque, con la finalidad de lograr la rápida negociación del documento y los créditos documentarios bancarios, permitiendo así la circulación del capital y la riqueza. Facilita, asimismo, la celebración de la compraventa CIF (costo seguro y flete). (23)

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente reconoce este tipo de conocimiento de embarque en su Artículo 169, cuando se afirma que si las mercancías hubieran sido recibidas para embarque, el documento deberá contener tal indicación, además de señalar el lugar donde deberán de almacenarse tales mercancías mientras se embarcan y el

21.- Lord Chorley, M.A., Q.C. y Giles, O.C. Op. cit. pp. 160 a 171.

22.- Beltrán Montiel, Luis. Op. cit. p. 301.

23.- Ibidem. pp. 301 y 302.

Manca, Plinio. Op. cit. pp. 362 a 365

También pueden verse en este sentido nuestros Apuntes de Derecho Marítimo.

plazo que se fije para ello. (24)

Sin embargo, como en nuestros puertos los almacenes, patios, cobertizos y bodegas, son administrados por el Estado, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la que los ha concesionado en los casos de puertos importantes del país a las empresas de servicios portuarios, ha impedido, prácticamente, que este tipo de conocimiento de embarque opere en nuestras exportaciones, debido a que el armador no puede hacerse responsable de las mercancías, ya que no están bajo su custodia, sino de la de un tercero, con lo que se impide la función de tal clase de documento. (25)

Algunos autores aún siguen sin reconocer este tipo de conocimiento de embarque, precisamente por que no consta en él que las mercancías han sido embarcadas a bordo del buque, señalando que ha sido difícil su admisión en el ámbito jurídico (26), lo que nos parece fuera de lugar, pues ya vimos como quedó incluido en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, también conocido como las Reglas de La Haya, así como en diversas leyes internas de países marítimos como Argentina, España, Francia e Italia entre otros muchos.

Además de que nuestra propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos lo

- 24.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes Complementarias..., p. 522.
- 25.- Pueden examinarse en este sentido las concesiones otorgadas a los siguientes puertos: Acapulco, Coatzacoalcos, Ensenada, Guaymas, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán, Progreso, Puerto Madero, Salina Cruz y Veracruz, así como al Gremio Unido de Alijadores, S. C. de R. L. en el caso de Tampico. Por otra parte, en su publicación siempre incluyen el almacenaje, como un servicio más de los que prestan a los usuarios.
- Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, 1981. Cuarta Edición, pp. 191 a 200.
- 26.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. pp. 595 y 596.

recoge, con lo que le dan ese valor jurídico que tanto preocupa a esos autores. (27)

La segunda clasificación de los conocimientos de embarque es la que se refiere a la persona titular del mismo, y por tanto se dividen en:

a) Nominativos.

Es decir aquellos en que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, por lo cual es la persona capa citada para exigir del transportista o porteador la entrega de las mer caderías en el puerto de destino.

El documento no es transmisible con la simple entrega, requiere ade más del endoso, de la cooperación del obligado, que debe notificar su ce sión. (28)

b) A la orden.

Aquellos en los que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, pero anteponiéndole la expresión " a la orden ", desde luego su transmisión se hace por el simple endoso, a través del cual el cedente o endosante transmite sus derechos al ce-

- 27.- Ley de Navegación Argentina, Ley 20094 del 15 de enero de 1973, Artículo 303; Transporte de Mercancías Bajo Conocimiento, Ley del 22 de diciembre de 1949, Artículo 20, España; " Loi 66-420 " del 18 de junio de 1966 y el " Décret 66-1078 " del 31 de diciembre de 1966, ambos contienen disposiciones sobre la materia en Francia, especialmente el segundo documento jurídico en sus Artículos 33, 35 y 36; Codice della Navigazione del 30 de marzo de 1942, Artículo 459, Italia; y como ya vimos la ley mexicana lo hace en su Artículo 169.
Ley de Navegación y Legislación Concordante. Buenos Aires, La Ley S. A., Editora e Impresora, 1978, p. 41.
 Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, Juan Luis. Código de las Leyes Marítimas. Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1980, p. 1844.
 Rodiere, René. Op. cit. Tomo II, pp. 56 a 58.
Code della Navigazione. Milán, Dott. A Giuffrè Editore, 1967, Octava Edición, p. 94.
Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Le-
ves... p. 522.
- 28.- Cervantes Ahumada, Raúl. Títulos y Operaciones..., pp. 30 y 31.

sionario o endosatario, subrogándose así en todos los derechos del prmero.

Los endosos pueden ser ilimitados, por lo que es el más utilizado por la facilidad de su negociabilidad. Muchas veces se pone a la orden de una institución bancaria, que puede ser la acreditante o bien la confirmante en un crédito bancario simple o confirmado. (29)

c) Al portador.

Aquellos en que no se expresa nominalmente, ni a la orden, al consignatario o al cargador en su caso, quedando siempre legitimado cualquier tenedor del documento.

No obstante que esta forma representa la más fácil circulación del conocimiento de embarque, es muy poco utilizada, por el peligro que representa la pérdida del documento, ya que significaría que el que lo encontrara podría disponer fácilmente de las mercancías. (30)

Otra clasificación se hace en base al modo de transporte, dividiéndose en:

a).- Mixto.

Es decir aquel que abarca la totalidad de los modos de transporte a que se vea sometida una mercancía, es decir una mercancía que fuera enviada desde la Ciudad de México hasta la de Viena, se vería protegida por este conocimiento de embarque, aún cuando para ello tenga que emplear el autotransporte, el ferrocarril, la vía aérea, el sistema fluvial y el transporte marítimo. (31)

Quando se negoció el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, adoptado el 24 de mayo

29.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit., p. 588.

30.- Idem.

31.- Malvagni, Atilio. Op. cit., pp. 706 a 709.

de 1980, al discutirse el problema que representaba el " Documento de Transporte Multimodal " (DTM), nosotros hacíamos ver a los miembros de la Delegación Mexicana la importancia de tener como antecedente inmediato, y a la vista, precisamente este tipo de conocimiento de embarque, lo que facilitaría la discusión de los artículos relativos a este documentc. (32)

Aún antes, ya habíamos señalado con toda precisión ésto, pues al hacer el análisis del Proyecto de Convenio de Transporte Combinado de Mercancías o Convenio TCM, de 1971, presentado por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), desde el 22 de mayo de 1982 llamada Organización Marítima Internacional (CMI), decíamos:

" Lo que perseguía el CMI /Comité Marítimo Internacional/, era crear un documentc representativo de las mercancías, a semejanza del conocimiento de embarque, que satisficiera, además, todas las condiciones del crédito documentario y susceptible de utilizarse como título probatorio de la existencia del contrato de transporte.

" /A nuestro juicio/ Esta figura quizá fuera la más adecuada, pues el documento sería un simple conocimiento de embarque directo y mixto, es decir, que incluiría diversos tipos de transporte y todos los transbordos necesarios." (33)

Sin embargo, debemos evitar graves confusiones con este tipo de conocimiento de embarque, que pueden colocar a los estudiosos o interesados en la materia en situaciones difíciles, máxime cuando son instituciones gubernamentales las que hacen declaraciones como la siguiente, a través de sus publicaciones oficiales, nos referimos al Boletín Informativo de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAF) de

- 32.- Ver en este sentido los Artículos 5 a 13 del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. TD/MT/CONF/1E. Nueva York, Naciones Unidas, 1980, pp. 6 a 10.
- 33.- Salgado y Salgado, José Eusebio. " El proyecto de convenio de transporte combinado de mercancías, sus implicaciones para los países en vías de desarrollo " Boletín del Centro de Relaciones Internacionales. México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, marzo de 1972, Núm. 16, p. 74.

la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

" A este transporte multimodal de mercancías se le ha llamado también transporte combinado o intermodal, variando la denominación de uno a otro país o época. En México nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos le llama transporte combinado..." (34)

Más tarde, para apoyar su afirmación, cita como ejemplo los Artículos 181 y 182 de la citada Ley. Si examinamos los orígenes de nuestra norma jurídica en su exposición de motivos y en los comentarios del autor del proyecto original, Raúl Cervantes Ahumada, veremos que de ninguna manera se refieren tales disposiciones al transporte multimodal, ya que en realidad se trata de un simple transporte de mercancías por mar, que emplea otros modos de transporte, y por el cual se extiende, precisamente, un conocimiento de embarque mixto, que nada tiene que ver, según ya vimos, con el transporte multimodal.

Esto lo único que revela es desconocimiento del tema, y por lo mismo, deberá evitarse que personas no capacitadas en el Derecho Marítimo preparen trabajos de esta naturaleza, pues traen necesariamente dudas a sus lectores, induciéndolos a cometer graves errores.

Curiosamente, en la misma publicación, se nos da la razón, ya que se habla del conocimiento de embarque mixto, diciéndonos que éste se extiende "...siempre y cuando comprenda un transporte marítimo intermedio." (35)

Luego, se puede concluir, que para este documento lo importante es

- 34.- " México ratificó el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías." Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Vol. II, Núm. 6, mayo 1° de 1982, p. 28.
- 35.- " Terminología Marítima. Bill of Lading." Boletín Informativo..., p. 31.

el transporte marítimo y no los otros modos de transporte, de ahí que no pueda ser transporte multimodal lo que se señala en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues éste existe aún cuando no haya tramo marítimo alguno durante el acto de transporte.

Por otra parte, México, al igual que los demás países latinoamericanos, se opuso a llamar a este tipo de transporte combinado o intermodal, denominándolo multimodal, lo que aceptó el Grupo Preparatorio Intergubernamental creado para elaborar el proyecto de Convenio de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, y que hizo suyo la propia Junta de Comercio Y desarrollo en su Séptimo Período extraordinario de Sesiones. (36)

b).- Directo.

Que es el que comprende el transporte marítimo en su totalidad, es decir, desde el puerto de origen, incluidos los transbordos necesarios, hasta el puerto de destino de las mercancías. (37)

Este sistema es muy usado, sobre todo para enviar carga a puertos con los que no se tienen servicios de línea directos. Por ejemplo, si queremos enviar carga de puertos mexicanos a Paraguay, tenemos que transbordar la carga de los buques de ultramar a los buques fluviales en Buenos Aires, para que nuestra carga llegue finalmente a Asunción o bien a Trinidad en Paraguay.

La canela que se enviaba de Sri-Lanka a México, utilizaba el puerto

- 36.- Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional acerca de su cuarto período de sesiones. TD/31/682. TD/B/AC.15/34. Ginebra, UNCTAD, 29 de agosto de 1976, p. 1.
Salgado y Salgado, José Eusebio. " México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías." Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, 1980. México, ENEP Acatlán, UNAM, 1981, p. 313.
- 37.- Malvagna, Atilio. Op. cit., pp. 706 a 709.

de Rotterdam para hacer el transbordo, es decir se enviaba Colombo-Rotterdam-Veracruz o Tampico. Curiosamente se utilizaba poco el servicio de " The Scindia Steam Navigation Co., Ltd." (SCINDIA LINE), que todavía hoy día hace viajes directos desde puertos de la India y Sri-Lanka a puertos mexicanos. (38)

Otra clasificación se refiere al momento del pago, así, el conocimiento de embarque se puede dividir en:

- a).- Conocimiento de embarque pagado.
- b).- Conocimiento de embarque por cobrar.

O sea, que uno ha sido pagado en el puerto de origen y el otro se pagará en el de destino. Siempre ha existido la tendencia a cobrar el flete marítimo desde que las mercancías son embarcadas, pero si la venta se hace sobre la base FOB, libre a bordo del buque, será el comprador quién pague el flete en destino, pues de otra manera no tendría razón de ser. (39)

Tenemos también la clasificación por el tipo de forma que se usa, es decir:

- a).- Forma larga.
- b).- Forma corta.

- 38.- Estas experiencias las vivimos personalmente cuando estuvimos al servicio de la Agencia Marítima GONZALEZ ZORRILLA, S. A., representante de los armadores EMPRESA LINEAS MARITIMAS ARGENTINAS, S. A. (ELMA), única línea que aceptaba en ese entonces carga para los puertos paraguayos con transbordo en Buenos Aires y extendía conocimientos de embarque directos, y del recientemente desaparecido " DEUTSCH DAMPFSCHEIFFARTS-GESELLSCHAFT " (HANSA LINE), en la que se movía la canela. Muchas veces tuvimos que elaborar estos conocimientos de embarque, al tener que hacerles correcciones aceptadas, trabajo que desempeñamos entre los años 1964 a 1966.
- 39.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo... Garibi Undabarrena, José María. Op. Cit., pp. 31 y siguientes. La misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos hace ver esta clasificación en el Artículo 168, Fracción VI. Código de Comercio y Leyes... p. 522.

Según se use aquella forma que contiene todas las cláusulas im-
presas en el conocimiento de embarque, forma larga, o aquella que no
las contiene, pero que se entiende se le aplican, forma corta.

Así, generalmente, en ésta última se pone la siguiente redacción:

" It is agreed that the receipt, custody, carriage, delivery and/or transhipping of the goods are subject to the terms appearing on the face and back hereof and also the terms contained in the carrier's regular long form bill of lading as now in use..." (*) (40)

Finalmente, la última clasificación que nosotros explicamos y que muy pocos autores recogen como tal, es la que se refiere a la existencia o inexistencia de anotaciones en el conocimiento de embarque, con lo que se pueden dividir en:

- a).- Limpios.
- b).- Sucios.

Son limpios aquellos que no tienen anotación alguna por parte del oficial encargado de la carga, siempre lo es el Primer Oficial.

Son sucios aquellos que llevan anotaciones hechas por el Primer Oficial. Desde luego, dichas anotaciones deberán ser extraordinarias y

- (*).- " Se acuerda que el recibo, custodia, transporte, entrega y/o transbordo de las mercancías están sujetos a los términos que aparecen en la parte de enfrente y en la de atrás del documento y también a los términos contenidos en la forma larga del conocimiento de embarque que el transportista usa regularmente..."
- 40.- Hemos tomado como base los conocimientos de embarque " short form " y " long form " de la empresa armadora japonesa " MITSUI O.S.K. LINES LTD.", una de las empresas marítimas más grandes del mundo, que al 31 de diciembre de 1980 tenía 352 buques en explotación con un tonelaje de 12,159,248 toneladas de peso muerto y cargadas en construcción tres con 39,900 toneladas de peso muerto. La Marina Mercante Mexicana apenas tenía 1,495,857 toneladas de peso muerto al 30 de abril de 1981 y 97,700 toneladas de peso muerto en construcción.
- Fairplay World Shipping Year Book 1980. Londres, Fairplay Publications, Ltd., 1981. p. 154.
- La Marina Mercante Iberoamericana IEMMI 1981. Londres, A Seatrade Guide, Seatrade Publications Ltd., 1981. pp. 171 a 184.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo...

por lo mismo indicarán faltantes, sobrantes, derramas, roturas, embalaje deficiente, falta de marcaje o señalamiento u otras.

O sea que, esas anotaciones nada tienen que ver con el contenido propio que el conocimiento de embarque deberá tener, es decir:

- a).- Nombre, domicilio y firma del transportista.
- b).- Nombre y domicilio del cargador.
- c).- Nombre y domicilio del consignatario o de la persona a cuyo orden se expide el conocimiento de embarque o bien la indicación de que es al portador.
- d).- Número del conocimiento de embarque.
- e).- Naturaleza, calidad, números, marcas y demás circunstancias que sirvan para describir las mercancías.
- f).- Importe del flete y otros gastos, así como la indicación de la tarifa que debe aplicarse y si han sido pagados o deberán ser cobrados en destino los fletes.
- g).- Indicación del puerto de origen y del de destino.
- h).- Por último, nombre del buque y la indicación de su nacionalidad o matrícula. (41)

Esta clasificación es muy importante, ya que en las compraventas marítimas internacionales es necesario contar siempre con un conocimiento de embarque limpio, así, en la compraventa CIF se señala en su cláusula siete lo siguiente:

-
- 41.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Artículo 168, Código de Comercio y Leyes... p. 522.
Incoterms. Règles internationales pour l'interprétation des termes commerciaux. Paris, Cámara de Comercio Internacional, 1980. Quinta Edición, pp. 48 a 57.
The Problem of Clean Bills of Lading. Paris, Cámara de Comercio Internacional, 1974. Pequeño folleto que por su importancia debe ser leído detenidamente por todos los interesados en el conocimiento de embarque y en la problemática comercial internacional.

" Fournir sans délai a ses frais a l'acheteur un connaissement net negociable pour le port de destin convenu..." (*) (42)

Por otra parte, en los créditos bancarios, el conocimiento de embarque limpio juega un papel muy importante, ya que es imprescindible para todo cargador o consignatario de las mercancías el contar con ese instrumento documentario para utilizarlo en todas sus operaciones comerciales de cualquier orden. (43)

Resumiendo, para poder ver de manera clara la clasificación de los conocimientos de embarque, a continuación presentamos un cuadro sinóptico:

CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE	momento de carga de las mercancías	{ embarcado u ordinario
		{ recibido para embarque
	por la persona titular	{ nominativo
		{ a la orden
	por los modos de transporte	{ al portador
		{ mixto
por el momento del pago	{ directo	
	{ pagado	
por el tipo de forma usada	{ por cobrar	
	{ largo	
por las anotaciones que se hacen	{ corto	
	{ limpio	
		{ sucio

(*).- " Suministrar sin demora al comprador, y por su cuenta, un conocimiento de embarque limpio y negociable para el puerto de destino convenido..."

42.- Incoterms... pp. 51 y 53

43.- Elena Escalera, Alfredo E. " Algunos consejos sobre conocimientos limpios." Revista de Derecho Marítimo. Homenaje al Doctor Atilio Malvagni. Buenos Aires, Asociación Argentina de Derecho Marítimo, julio de 1970. pp. 230 a 232.

Finalmente, un conocimiento de embarque hoy día se extiende, generalmente, embarcado, a la orden, directo, pagado, en forma larga y limpio. Además, en tres originales y tantas copias no negociables como requiera el cargador, desde luego, cuando las mercancías son entregadas en el destino contra entrega y presentación de uno de los originales, los demás carecen de valor. Los mismos documentos señalan en su reverso lo siguiente: " En fé de lo cual, el capitán o el agente del menciónado buque ha firmado....conocimientos originales, todos de un mismo tenor y fecha, y cumplido uno, quedan sin efecto los otros." (44)

Esos tres originales tienen su razón de ser en la práctica, uno tendrá el cargador interés en hacerlo llegar al destinatario, otro guardarlo él como un instrumento para hacerlo valer en caso necesario ante el porteador o el asegurador, y otro para hacerlo llegar al banco intermediario, cuando el conocimiento de embarque es a la orden.

I.4 DOCUMENTOS SUCEPTIBLES DE SER CONFUNDIDOS CON EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE:

A.- Las Ordenes de Entrega o " Delivery Orders."

Es muy común en los medios marítimos el confundir, por desconocimiento, ciertos documentos ligados con el conocimiento de embarque y el contrato de transporte marítimo. Uno de esos documentos es la orden de entrega, más conocida en los medios comerciales internacionales por su nombre inglés, " delivery order." (45)

En realidad, las órdenes de entrega son documentos que se emplean

44.- Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 157 a 159.

45.- En México, como en el resto del Mundo se usa el término inglés, pues como es sabido este idioma es el marítimo por excelencia, gracias a la posición privilegiada que ocupó el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte durante más de cien años (1815-1945). Todos los autores consultados por nosotros en nuestro trabajo usan, asimismo, esta denominación inglesa, además, de que el " delivery order " nació en los puertos de la Gran Bretaña.

para transferir o constituir garantías sobre parte de la carga que ampara un conocimiento de embarque, ya que este documento es un título de crédito indivisible y por lo mismo no susceptible de ser fraccionado. (46)

Ninguna legislación, así como tampoco en la práctica, ha reconocido a estas "órdenes de entrega", como formas de conocimiento de embarque ni mucho menos como substitutivas del mismo.

Para comprender mejor lo antes afirmado, daremos a continuación la definición que de la orden de entrega nos da Fariña en su obra:

" Documento mediante el cual... el tenedor... del conocimiento / de embarque / fracciona las mercancías para su venta, o bien para constituir una garantía con parte de ellas durante el transporte / marítimo / ... informando de ello al capitán del buque." (47)

Definición, que sin lugar a dudas, se refiere a lo que la doctrina italiana llama "órdenes de entrega propias" (ordini di consegna propri), las que serán "impropias" (impropri), cuando el capitán del buque no haya sido notificado de su emisión. (48)

Por otra parte, Rodiere reconoce tres tipos de estos documentos como los más importantes, aún cuando dice que podrá haber tantos como usos locales existan en los diversos puertos del mundo, sin embargo, destaca los tres a que hacíamos mención:

1.- Las órdenes de entrega expedidas por el vendedor, cargador de las mercancías, sin contrafirma. Aquí, el conocimiento de embarque queda en manos del vendedor o de su agente en el puerto de destino.

Esta forma es muy peligrosa, pues el tenedor de la orden no queda protegido de los fraudes y errores del vendedor, además de que el trans

46.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. p. 596.

47.- Fariña, Francisco. Op. cit. p. 231.

48.- Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. Op. cit. pp. 417 y 418.

Manca, Plinio. Op. cit. Tomo II. pp. 363 a 365.

portista no responderá ante él, sino hasta el límite de lo establecido en el propio conocimiento de embarque.

2.- Las órdenes de entrega reconocidas por el transportista o emitidas por él, quién las hará solo hasta que tenga en su poder el conocimiento de embarque. Estas tienen pocos problemas, aún cuando tampoco son muy aceptadas por la doctrina.

3.- Las órdenes de entrega emitidas por un tercero, depositario del conocimiento de embarque, que generalmente puede ser un banco. El tercero deberá proteger los intereses de los compradores con los cuales se compromete, así como de los vendedores por los que actúa como mandatario. (49)

La verdad es que las órdenes de entrega emitidas por el vendedor o el tercero depositario del conocimiento de embarque, no tienen más valor que el de ser simples indicativos de una entrega y que por lo mismo no dan al tenedor de ellas la posibilidad de presentar una acción en contra del transportista, ya que ni siquiera lo conocen. (50)

Por lo mismo, las otras formas no podrán ser nunca consideradas como órdenes de entrega, contra lo que afirman diversos autores, es más el derecho inglés no reconoce a las órdenes de entrega como títulos representativos de las mercancías. (51)

49.- Rodiere, René. Op. cit. Tomo II. pp. 187 a 190.

50.- Ibidem. p. 326.

51.- Ibidem. pp. 326 y 189.

Los autores italianos así lo reconocen, basándose en el Artículo 486 del "Codice della Navigazione". En igual sentido siguen los autores argentinos, entre los que podemos destacar Atilio Malvagni, Beltrán Montiel y González Lebrero. En España tenemos a Hernández Yzal, que se apoya para su afirmación en la ley española del 22 de diciembre de 1949, "Transporte de Mercancías bajo Conocimiento." Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no hace ninguna mención a las órdenes de entrega.

Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. Op. cit. pp. 417 y 418.

Manca, Plinio, Op. cit. Tomo II. pp. 363 a 365.

En realidad este documento sirve para las compraventas marítimas internacionales, en lo particular en la compraventa CIF, por lo mismo no podrá ser nunca considerado como documento característico del transporte marítimo. (52)

Finalmente, las Reglas de Varsovia, adoptadas en 1928 en la XXXV Conferencia de la " International Law Association " (ILA), disponen que no podrá admitirse implícita ni explícitamente la sustitución del conocimiento de embarque por la orden de entrega, Regla 7 (53), de ahí que tengamos que concluir que la orden de entrega no es una clase de conocimiento de embarque, ni mucho menos un documento sustitutivo del mismo.

B.- Boleta de embarque.

Es la que extiende el agente marítimo o bien el propio armador dirigida al capitán del buque, basándose en la declaración de embarque que hace el cargador, es decir los datos que da éste para la individualización de la mercancía, como son: naturaleza, cantidad, peso, volumen, calidad y marcas entre otros. (54)

Precisamente, en este documento se basa el capitán del buque, auxiliado por el primer oficial, para asignar día y hora en que deberán ponerse las mercancías al costado del buque para ser cargadas.

A esta boleta se refiere Rodiere como uno de los otros documentos del transporte marítimo y lo clasifica entre las órdenes y bonos de

Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 718 a 722.

Beltrán Montiel, Luis. Op. cit. pp. 302 y 303.

González Lebrero, Rodolfo A. Op. cit. pp. 40 y 293.

Hernández Yzal, Santiago. El Flete en el Transporte Marítimo. Contratación y Tarifación. Barcelona, Gráficas Salvá, 1980. p. 537.

Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo... pp. 604 a 619, para nada se ocupa de los " delivery orders ", precisamente por lo que dijimos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. En el mismo sentido tenemos al otro autor mexicano, que reproduce por cierto los Artículos de la Ley en su obra.

Olvera de Luna, Omar. Op. cit. pp. 167 a 181.

52.- Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 721 y 722.

53.- Idem.

Index of the Reports of Conferences (1873-1972). Londres, International Law Association, 1975. pp. 8, 9, 38 y 39.

54.- Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 209 y 210.

carga, destacando como en el caso de los otros su inferioridad frente al conocimiento de embarque, ya que claramente señala que sólo este último representa a las mercancías. (55)

La boleta servirá, asimismo, para que el capitán, a través del primer oficial, haga entrega de los recibos provisionales, de que ha recibido a bordo determinada mercancía. (56)

C.- Recibo provisional o " mate receipt." (*)

Este documento, como el anterior, también se confunde equivocadamente con el conocimiento de embarque, pero si examinamos su concepto veremos que éste es imposible:

" Documento expedido por el oficial de la carga, al recibo de ésta a bordo, de carácter temporal, que puede ser cambiado por el conocimiento de embarque." (57)

Por supuesto, este documento no es negociable, y como los dos anteriores nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente no se ocupa de ellos, lo que ha provocado que los usuarios mexicanos del transporte marítimo lo desconozcan y no los exijan en caso necesario para poder modificar la situación de su carga y se les extienda a la larga un conocimiento de embarque limpio, contra una carta de garantía.

Al igual que en la boleta de embarque, en el recibo provisional se individualiza la mercancía con datos como: naturaleza, cantidad, peso, volumen, calidad y marcas entre otros.

55.- Rodiere, René. Op. cit. Tomo II. pp. 121 a 129.

Curiosamente nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no hace referencia a este tipo de documentos, como tampoco los tratadistas mexicanos. Leyes como la argentina, Artículos 295 y siguientes y la italiana, Artículos 457 y siguientes, cuidadosamente se refieren a ellos.

56.- Malvagni, Atilio. Op. cit. p. 210.

(*).- Recibo del oficial de la carga, es la traducción de este término inglés.

57.- Stevens, Edward F. Dictionary of Shipping Terms and Phrases. Londres, Pitman Publishing, 1971. Segunda Edición. p. 63.
Branch, Alan E. Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations. Londres, Witherby and Co., Ltd., 1976. p. 71.

El recibo provisional se canjeará más tarde por el conocimiento de embarque, que deberá ser expedido dentro de las veinticuatro horas siguientes a la entrega del primero, nos dicen las leyes que se ocupan de este documento. (58)

Como el capitán del buque, el agente marítimo o el armador solo entregan el conocimiento de embarque al cargador cuyo nombre aparece en el recibo provisional, claramente podemos ver que este documento no es negociable. Además, de que su destino siempre será el de ser canjeado por el conocimiento de embarque. (59)

D.- La carta de garantía.

Este documento es aquel mediante el cual el cargador se hace responsable del pago de cualquier cantidad que el armador transportista tenga que pagar al destinatario a causa de un hecho determinado que ha dañado las mercancías y cuya mención se ha omitido en el conocimiento de embarque, para que éste siga limpio, es decir sin anotación o reserva alguna. (60)

La doctrina ha actuado de manera contradictoria en esta materia, pues mientras algunos autores juzgan que en la mayoría de los casos la entrega y aceptación de una carta de garantía cubre, aparentemente, actos fraudulentos que a la larga causan serios daños a terceros. Incluso en sendas jurisprudencias los tribunales supremos de Estados Unidos y la Gran Bretaña han considerado la expedición de tal documento como fraude. (61)

Pero, por otra parte, es también injusto el impedir la negociación

- 58.- Ley de Navegación y Legislación Concurrente... Artículo 298. p.40 (Argentina).
Codice della Navigazione... Artículo 458. p. 94 (Italia).
 59.- Garibi Undabarrena, José María. Op. cit. pp. 96 y 97.
 Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 210 a 212.
 60.- Ibidem, p. 520.
 61.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. pp. 606 a 608.

de un crédito documentario, debido a la intransigencia del capitán de no otorgar un conocimiento de embarque limpio, bien por su desconocimiento técnico del producto que se embarca, o bien por el temor de quedar mal frente a su armador.

Asimismo, tomando en consideración la inseguridad de los puertos de los países en desarrollo, por los frecuentes robos, es injusto que un embarcador o cargador que ha cumplido con todo cuidado las exigencias de su comprador y de las autoridades nacionales para realizar la exportación de sus productos no pueda cobrar un crédito a su favor por algo que él no hizo. (62)

De esta suerte, en algunas legislaciones se incluyen disposiciones sobre estos documentos, desde luego obligando únicamente al cargador que lo extiende y al armador o transportista que lo acepta, en este sentido tenemos la Ley de Navegación de Argentina, que en su Artículo 300 nos dice:

" Son válidas las cartas de garantía entre cargador y transportador y no pueden ser opuestas al consignatario ni a terceros. Son nulas las cartas de garantía que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por la ley." (63)

En nuestra legislación, doctrina o jurisprudencia no hay nada relacionado con este documento, es la práctica comercial la que le ha dado valor en nuestros medios mercantiles. De esta situación nos percatamos detenidamente a lo largo de nuestra práctica cotidiana al elaborar los conocimientos de embarque o bien al tener que revisarlos, reconociendo, además, su necesidad; documento que como puede verse nunca sustituye al conocimiento de embarque, del cual depende siempre.

Por ello, al prepararse las instrucciones de la Delegación Mexicana

62.- Beltrán Montiel, Luis. Op. cit. pp. 309 y 310.

63.- Ley de Navegación y Legislación Concordante... p. 40.

que asistiría a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Hamburgo del 6 al 31 de marzo de 1978, en la que se aprobó el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo (64), insistimos mucho en lo relativo a la inclusión de las cartas de garantía, para proteger el comercio exterior mexicano, especialmente nuestras exportaciones.

Aceptamos con los distinguidos profesores universitarios Roberto L. Mantilla Molina y Jorge Barrera Graf, que tal documento efectivamente se prestaba al fraude, pero demostramos que era un mal necesario, dados los problemas que los cargadores mexicanos enfrentaban en los puertos nacionales, con los transportes internos o con los trámites de exportación, por lo que, expuestas nuestras razones, se incluyó lo señalado y en el Convenio quedó estipulado lo relativo a la carta de garantía, Artículo 17, desde luego, cuidándose lo relacionado con el valor frente a terceros y al fraude. (65)

Al terminar nuestro Capítulo, tenemos que concluir que a lo largo de la Historia el conocimiento de embarque sufrió los necesarios cambios para llegar a nuestros días en la forma que lo conocemos, por ello destacamos solo aquellos momentos que permitan a nuestros lectores comprender mejor el documento cuyo estudio aquí nos ocupa.

Sin embargo, es triste reconocer, que después de que le costó a la humanidad 600 años alcanzar este documento en su forma actual, se tenga

- 64.- El Transporte Marítimo en 1978. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/182/Rev.1. Nueva York, Naciones Unidas, 1980. p. 36.
- 65.- Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Anexo I Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978. A/CONF.89/13. Nueva York, Naciones Unidas, 30 de marzo de 1978. pp. 13 y 14.

hoy día que revisar por el problema que ha creado, dada su dificultad de tramitación, incluyéndosele, asimismo, como uno de los elementos, entre otros muchos, que limita la facilitación del tráfico marítimo internacional.

Ofrecimos, asimismo, a los lectores lo relativo al concepto y funciones del conocimiento de embarque, así como sus clases, tratando de aportar por primera vez un cuadro explicativo de las mismas, que muestre ampliamente su clasificación.

Hemos explicado lo relativo a los documentos que pueden ser susceptibles de ser confundidos con el conocimiento de embarque, demostrando que no hay tal, eliminando de esta parte lo que muchos autores desconocen como conocimientos de embarque y los incluyen entre los documentos susceptibles de ser confundidos con éste, nos referimos al caso específico del conocimiento de embarque recibido para embarque, que sin lugar a dudas lo es, como quedó claramente expuesto a lo largo del Capítulo.

Finalmente, destacamos lo de la carta de garantía, dada la necesidad que tenemos de ella en nuestro comercio exterior, con lo que podemos ahora revisar el clausulado tipo del conocimiento de embarque en el siguiente Capítulo.

CAPITULO II.- EL CLAUSULADO TIPO DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

" LA FALTA O EL ABANDONO DE ESTA TRADICION / MARITIMA / EN EL XIX HA CAUSADO DAÑOS SERIOS AL PAIS, PORQUE SUS HABITANTES PRE SCINDIERON DE UN MUNDO DE VENTAJAS QUE LOS MARES PROPORCIONAN, APARTE DEL RECURSO ALIMENTICIO QUE REPRESENTAN. COMO DETALLE, APARENTEMENTE SIN IMPORTANCIA, ESTA EL QUE EL MEXICANO NO COMA PESCADO Y QUE DESCONOZCA SU PROPIA FUENTE DE RIQUEZA MARITIMA Y DE PLACER QUE DESDEÑA."

CARLOS BOSCH GARCIA.

Para realizar este Capítulo de nuestro trabajo, hemos tomado en cuenta el Conocimiento de Embarque ordinario que aplica la empresa armadora nacional "Transportación Marítima Mexicana, S. A." (TMM), y que por su puesto es lo que se conoce como conocimiento de embarque para el servicio de línea. (1)

Al usar este conocimiento de embarque, podemos percatarnos, asimismo, que, a pesar de que nuestro país no es parte contratante del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, conocido como Reglas de La Haya, así como su Protocolo que lo adiciona y modifica del 23 de febrero de 1968, conocido como Reglas de Wisby, y en vigor el 2 de junio de 1931 el primero y el 23 de junio de 1977 el segundo, se le aplican si nuestros armadores desean cargar un gramo de mercancías en sus buques, con los que sirven sus rutas marítimas internacionales. (2)

Así, nuestro conocimiento de embarque, objeto del presente estudio, nos dice claramente que:

"This Bill of Lading whether negotiable or not shall have effect subject to the Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924..." (3) (*)

Desde luego, que si aplicásemos la doctrina del Derecho de los Tratados, tenemos que reconocer que los acuerdos internacionales únicamente están limitados a quienes participan en ellos como partes contratantes.

- 1.- Transportación Marítima Mexicana, S. A. (MEXICAN LINE) Bill of Lading, última versión.
- 2.- Ibidem. Cláusula Segunda
- 3.- idem.
- *.- "Este conocimiento de embarque sea negociable o no, tendrá efecto y estará sujeto a las Reglas de La Haya contenidas en la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, del 25 de agosto de 1924..."

pues se debe aplicar la regla general:

" RES INTER ALIOS ACTA NEC NOCERE NEC PRODESSE POTEST." (4)

Tal situación no debería darse, sin embargo nuestro propio derecho escrito viene en apoyo de la acción de nuestros armadores, cuando nos señala en su Artículo 6° la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que toda controversia que se suscite en lo relativo a interpretación y cumplimiento de concesiones y permisos, todo lo relativo a las vías generales de comunicación por agua, los medios de transporte y los servicios marítimos, portuarios conexos y auxiliares se decidirán, entre otras cosas, conforme a lo dispuesto en los usos marítimos internacionales. (5)

Es decir, por el transcurso del tiempo, tales Reglas, se han convertido en verdadera costumbre o uso marítimo internacional, de ahí que no haya ningún armador en el medio marítimo que no las aplique a través de sus conocimientos de embarque, en este sentido se pueden ver los conocimientos de empresas armadoras de Colombia, Costa Rica o Chile, que tampoco son partes en el citado Convenio, ni en su Protocolo. (6)

Hechas estas breves aclaraciones procederemos al análisis del clausulado, después de traducir su texto adecuadamente, es cierto que tuvimos a la mano la traducción que aceptó como tal el perito traductor del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, pero al descubrir errores de fondo en la misma, tuvimos que hacerla nuevamente, revisando el contenido, como ejemplo de nuestra afirmación podemos citar el del mal llamado anverso, en los términos " order of " éstos se tradujeron como "pedido de", siendo que se refieren a la característica precisa del

- 4.- Lord McNair. The Law of Treaties. Londres, Oxford University Press, 1961. pp. 309 a 311.
- 5.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes ... p. 477.
- 6.- Pueden verse los conocimientos de embarque de la Flota Mercante Gran Colombiana, S.A. (FMGC); Compañía Agropecuaria y Marítima Santa Rosa Limitada (AGROMAR); Líneas Pancosta, S.A.; Empresa Naviera Multinacional del Caribe, S.A. (NAMUCAR); Compañía Sud Americana de Vapores, S.A. (CSAV); Martínez Pereyra y Compañía, S. A. NAVIERA; entre otras.

más usado tipo de conocimiento de embarque " a la orden de." (7)

En realidad el anverso de todo conocimiento de embarque lo es el del clausulado, siendo en todo caso su reverso aquel que se refiere al nombre de las partes contratantes, puerto de embarque y de destino, mercancías y su descripción, peso, volumen o valor en su caso, número de bultos y marcas, así como el flete que deberá cubrirse. Esto debido a que, las condiciones del contrato de transporte de mercancías por mar quedan establecidas en ese clausulado.

Se inicia el documento con un preámbulo, que nos aclara lo siguiente:

" Todos los acuerdos o compromisos de fletes no mencionados expresamente aquí y relacionados con el embarque de mercancías serán invalidados por este Conocimiento de Embarque, y todos sus términos, sean escritos, mecanografiados, estampados o impresos son aceptados y convenidos por el cargador como obligatorios y como un todo, y como si hubiesen sido firmados por el cargador, no obstante cualquier costumbre o privilegio local.

" Los títulos de Artículos en este Conocimiento de Embarque han sido impresos solamente para la conveniencia de los cargadores y dichos títulos no serán considerados como obligatorios para propósitos de construcción o interpretación de cualquier cláusula o palabra." (8)

A través de esta parte introductoria, claramente se nos dice que el armador y el cargador o destinatario de las mercancías solo estarán a lo dispuesto en este documento, no pudiendo hacerse valer costumbres o privilegios locales.

Además, creemos que no obstante la afirmación de que los títulos dados a las cláusulas no son obligatorios para interpretarlas, tenemos que reconocer que son claramente indicativos del contenido que en ellas encontramos más tarde, de ahí que los hayamos tomado como tal para el desarrollo de nuestro trabajo.

7.- Transportación Marítima Mexicana, S.A. (MEXICAN LINE) Bill of Lading.

8.- Idem.

II.1 Definiciones.

- (1) " En este Conocimiento de Embarque la palabra 'buque' incluirá cualquier embarcación substituta y cualquier nave o cualquier otro medio de transporte, propiedad, fletados u operados por el porteador; la palabra 'porteador' incluirá, excepto en las provisiones en contra de una renuncia de cualquier término aquí establecido, al 'buque' como fús de fínido, su propietario, operador y locatario a casco desnudo y también cualquier fletador a tiempo o persona por extensión obligada por este Conocimiento de Embarque; la palabra 'cargador', incluirá a la persona así llamada en este Conocimiento de Embarque y la persona por cuya cuenta las mercancías son embarcadas; la palabra 'consignatario' incluirá al tenedor del Conocimiento de Embarque convenientemente endosado, el dueño de las mercancías y la persona autorizada para recibir la entrega de las mercancías; y la palabra 'transbordo' y/o la palabra 'reexpedición', significarán y se refirán al transporte por ferrocarril, agua, tierra o aire, o por dos o más de estos medios ya sean operados por el porteador u otros o estén bajo otro pabellón."(9)

Esta cláusula de las definiciones trata de ser amplia en referencia con los términos ahí definidos, claramente se ve que no se desea dejar nada fuera, incluso la posibilidad del transporte mixto, que como ya vimos se presta a confusión con el transporte multimodal.

II.2 Leyes Aplicables-Cláusula Paramount.

- (2) " Este Conocimiento de Embarque, sea negociable o no, tendrá efecto y estará sujeto a las Reglas de La Haya, contenidas en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmado el 25 de agosto de 1924, como haya sido establecido en el país de embarque, incluyendo expresamente la Ley de Transporte de Mercancías por Mar de los Estados Unidos, aprobada el 16 de abril de 1936, y el Artículo 91 del Libro 2 del Código de Comercio Belga. Cuando tales disposiciones no hayan sido establecidas por ley, la Convención antes citada (Reglas) será aplicada.

" Cualquier disputa que se suscite bajo este Conocimiento de Embarque será regido por la Ley Mexicana, a menos que haya

- 9.- Idem. Para no repetir constantemente la ficha del Conocimiento de Embarque tipo, deberá entenderse que todas las cláusulas textuales han sido tomadas del mismo, a menos que se indique lo contrario.

sido previsto de otra manera en este documento y cualquier disputa será resuelta por los Juzgados de Distrito de la Ciudad de México.

- " El porteador o transportista, como porteador o en cualquier otra capacidad sea la que fuere, está capacitado para valerse de todos los privilegios, derechos e inmunidades como se encuentren en las arriba citadas Leyes y Reglas, cuando sean aplicables, como si las mismas estuvieran específicamente puestas aquí. (10)
- " El porteador o transportista, como porteador y en cualquier otra capacidad sea la que fuere, estará capacitado para beneficiarse totalmente de todos los derechos e inmunidades adicionales y de todas las limitaciones adicionales o exenciones de responsabilidad contenidas en cualquier ley de cualquier país cuyas leyes sean aplicables, incluyendo, pero no limitándose a aquellos beneficios conferidos por las disposiciones de la Sección 4218 a 4286 inclusive, de los Estatutos Revisados y Modificados de los Estados Unidos.
- " Nada en este Conocimiento de Embarque operará para limitar o privar al porteador o transportista de cualquiera de sus derechos, inmunidades o limitaciones, ni operará para incrementar cualquiera de sus responsabilidades u obligaciones bajo las mencionadas disposiciones, reglas y leyes.
- " Si cualesquier términos o condiciones contenidos en este Conocimiento de Embarque resulta ser incompatible o inconcistente con cualquier ley o regla obligatorias aplicables, tales términos o condiciones serán nulos en la extensión de tal incompatibilidad o inconsistencia, pero no más allá y las Reglas de La Haya serán aplicables."

Esta cláusula no deja lugar a dudas, el régimen internacional que se aplica al Conocimiento de Embarque es el de las Reglas de La Haya y su Protocolo, Reglas de Wisby, que las adiciona y modifica. Además de que incluye la Cláusula Paramount, que no es otra cosa que la referencia a la Ley de Transporte de Mercancías de los Estados Unidos del 16 de abril de 1936, que exige al porteador a actuar, además con la debida diligencia, a proveer al cargador con un buque en perfecto estado de navegabilidad. (11)

- 10.- Este párrafo no fué traducido en el documento aceptado por el perito traductor del Tribunal de Justicia del Departamento del Distrito Federal.
- 11.- Bes, J. Chartering and Shipping Terms. " Paramount Clause." Hilversum, Países Bajos, Drukkerij VHC. De Boer Jr., 1966. Sexta Edición pp. 127 a 129.

Es pues la cláusula de jurisdicción, ya que a tal se refiere, que va de acuerdo con lo que dispone el Convenio de 1924, Artículo 3º párrafo 8º, en el sentido de que:

" Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exoneré al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías que provenga de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados 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." (12)

Por igual la Ley Mexicana no deja a las partes en esa libertad, pues les establece clara obligación de someterse a la jurisdicción nacional, Artículo 3º séptimo párrafo, que a la letra nos dice:

" Cuando la celebración o ejecución de los contratos se realice o deba realizarse en territorio mexicano, no serán válidas para las partes, las cláusulas en que se obliguen a iniciar las acciones exclusivamente ante tribunales extranjeros, y las sentencias dictadas por éstos, a consecuencia de tales cláusulas, no podrán hacerse valer ante ninguna autoridad mexicana y su cumplimiento no podrá ser reclamado ante los tribunales nacionales, salvo que el afectado hubiere optado por deducir su acción o ejercitar sus derechos en el extranjero." (13)

De tal suerte que lo demás puesto por el transportista no podrá ser alegado como exoneración o inaplicabilidad a sus deberes y obligaciones frente al cargador o destinatario de las mercancías, ya que lo que vaya más allá de estas disposiciones es nulo y sin efecto.

Po otra parte, ya vimos que la propia empresa, TMM, establece como tribunales propios los Juzgados de Distrito de la Ciudad de México, con lo que adecua su conocimiento de embarque a la jurisdicción nacional.

- 12.- Conventions Internationales de Droit Maritime. Textes. Convention Internationale pour l'unification de Certaines Regles en Matière de Connaissance et Protocole de signature, Bruxelles, 25 aout 1924. Amberes, Comité Maritime International, 1977. p. 29.
- 13.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes ... p. 476.

II.3 Periodo de Responsabilidad.

- (3) " Las mercancías bajo custodia del porteador o transportista, como porteador o en cualquier otra capacidad sea la que fuere, antes de ser cargadas o después de ser descargadas o bien que esperan ser embarcadas, desembarcadas o almacenadas o puestas en una embarcación perteneciente al porteador o no, en espera de transbordo, se supondrá que están puestas en tal custodia al entero riesgo y por cuenta del cargador y/o consignatario y el porteador o transportista, como porteador o en cualquier capacidad sea la que fuere, no será responsable, en ningún sentido, por el retraso en la descarga o entrega o por cualquier pérdida o daño a tales mercancías, aún en el caso de cualquier falta, negligencia u omisión personal del porteador o transportista, sus empleados, agentes o subcontratistas.
- " Las palabras carga y descarga respectivamente significan:
- " a.- El momento en que los equipos (pertenezcan o no al buque) respectivamente carguen dentro o sobre el buque las mercancías, o respectivamente retiren o descarguen las mercancías del buque enganchando o desenganchando para levantar o dejar las mercancías.
- " b.- Para mercancías que son cargadas o descargadas respectivamente por un(unos) elevador(es) en el momento en que las mercancías entren o salgan respectivamente del tubo(s) o banda(s) pertenecientes o conectados con el elevador(es).
- " c.- Para mercancías que han sido cargadas o descargadas respectivamente por almeja(s) o instrumento(s) similar(es) el momento en que las mercancías respectivamente son metidas o sacadas de la(s) almeja(s) o instrumento(s) similar(es) en la bodega o espacio respectivo del buque.
- " d.- Para cualquier carga líquida a granel, el momento en que la carga líquida entre o salga respectivamente de cualquier tubo o tanque que pertenezcan al equipo del buque.
- " Cada parte constitutiva de las mercancías embarcadas o que deban ser embarcadas bajo este Conocimiento de Embarque serán consideradas para los propósitos de este Artículo como una misma."

Como podemos ver, aquí se nos hace ver que la responsabilidad del armador frente a las mercancías se inicia desde el momento que éstas se cargan en el buque y cesa cuando el equipo de éste las deja en los muelles del puerto de destino, cumpliendo así con el contrato de transporte marítimo respectivo.

Con ello, se aplica lo dicho en la XXX Conferencia de la " International Law Association " (ILA), celebrada en agosto de 1922 en Buenos Aires, Argentina, sobre la ejecución del contrato de transporte marítimo de mercancías, que se lleva al cabo en el momento en que los equipos del buque dejan la carga en el muelle del puerto de destino. Algunos autores han dado en llamar a ésto la " Regla de Buenos Aires ", que, sin embargo, no es en términos generales aceptada, pues las modificaciones propuestas en esa población argentina, si bien fueron importantes, no se llegó a nada en definitivo, ya que se tuvo que acudir a la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, en la que se adoptó el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, 25 de agosto de 1924. (14)

Se lograba así, al fin, establecer una reglamentación obligatoria de la responsabilidad del transportista o porteador, si bien es cierto limitada al periodo del transporte de mercancías por mar, tal como lo define la propia Convención:

" e).- Transporte de mercancías comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque." (15)

II.4 Exactitud en la descripción de las mercancías.

- (4) " El cargador, ya sea el principal o su agente, afirma y garantiza que las mercancías están adecuadamente y completamente descritas, marcadas, aseguradas y empacadas en apropiados empaques y pueden ser manejadas de manera segura sin dañar a las mercancías, el buque o propiedades o personas y garantiza la exactitud de la declaración de todos los particulares, peso de cada pieza o paquete y la descripción de las mercancías. Si el peso de cualquier artículo o paquete es incorrectamente dado o no ha sido declarado peso sobre un artículo o paquete que exeda de dos toneladas y por consecuencia de

14.- Ripert, Georges. Op. cit. Tomo II. pp. 255 a 265.

15.- Idem.

Conventions Internationales de Droit Maritime... p. 27.

ello cualquier pérdida o daño que sufra el artículo o paquete o el buque u otra propiedad del porteador o de otros, o si cualquier pérdida de la vida o daños corporales son probados por cualquier persona o personas, el cargador o propietario de la carga será responsable por tales pérdidas o daños o daños corporales y deberá indemnizar al porteador, contra cualquier reclamación de terceros. El porteador o transportista tiene facultad en cualquier momento y para cualquier propósito, de pesar, medir y valorar las mercancías y abrir los paquetes y examinar su contenido.

" La exactitud de las marcas, números, cantidad, peso, medida, contenido, condición de ello, origen, naturaleza, cualidad o valor no será atribuida tampoco a la responsabilidad del porteador.

" Sin perjuicio de lo arriba mencionado, se acuerda que el porteador o transportista no tiene medios razonables para comprobar la cantidad o peso de las mercancías embarcadas (incluida la carga a granel y líquida) el porteador no acepta que la cantidad o peso de tales mercancías como fueron proporcionadas por el cargador y aparecen en este Conocimiento de Embarque son exactos.

" El cargador, consignatario y/o cesionario pagarán cualquier derecho, impuesto, contribución, cargo o cualquier gasto que le sea cargado al porteador o transportista por cuenta de las mercancías, no debido a falta del porteador, y también por cualquier multa o pena en que incurra por pérdida o gasto ocasionado al porteador por razón de ilegal, incorrecta o insuficiente documentación o marcaje o números de paquetes o mercancías o descripción de contenido o peso u otras particularidades o por razón de cualquier acto u omisión del cargador consignatario y/o cesionario."

De aquí que, podemos decir, que el porteador o transportista está a la buena fé del cargador, consignatario o cesionario de las mercancías, quién debe procurar, para no incurrir en responsabilidad alguna, a proceder con todo cuidado a la exacta descripción de las mercancías, dando todos aquellos datos que permitan su clara identificación e individualización.

Esto es muy importante, ya que de esta declaración dependerá en el futuro el pago de daños y perjuicios que el cargador pueda exigir al porteador o transportista, además de que permitirá el inmediato resarcimiento de los daños y perjuicios por parte del asegurador al propietario de las mercancías, en caso de que éstas perezcan o se dañen.

En realidad, lo dispuesto en el tercer párrafo de esta cláusula, se refiere a la reserva de " no se responde de faltas de contenido ", mal llamada internacionalmente de " ignoro peso y contenido ", y que ha da do lugar a grandes debates y dictámenes, presentados por armadores, porteadores o transportistas, cargadores y consignatarios. (16)

Desde luego, esta disposición va en contra de lo dispuesto por la propia Convención de Bruselas de 1924 en su Artículo 3º párrafo 8º, que ya comentamos, además de que nuestra propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos, asimismo, lo establece en su Artículo 175, al mismo tiempo que le da al armador, porteador o transportista la posibilidad de solicitar la revisión de las mercancías, Artículo 180, así como poder cobrar el flete correcto en caso de falsas declaraciones sobre la mercancía, Artículo 184. (17)

II.5 Mercancías peligrosas.

(5) " El cargador afirma y garantiza, que las mercancías están empa cadas de acuerdo con las leyes y reglamentos relativos a mer cancías peligrosas, en vigor en los países de carga y destino.

" Cualquier mercancía que de hecho o sea considerada por el por teador o transportista, o el capitán, inflamable, explosiva, nociva o peligrosa, embarcada sin tal completa declaración o embarcada sin el conocimiento o consentimiento del porteador o transportista o el capitán acerca de su naturaleza o carac teres, que puedan llegar a ser un peligro para el buque o las personas a bordo, las mercancías u otras propiedades o cual quier otra parte de ellos, podrá, en cualquier momento o lu gar, ser desembarcada, arrojada por la borda, destruida, hacer se inofensiva, colocada aparte, o sobre cubierta o mojada, sin compensación alguna para el cargador, consignatario o propie tario de ellas; y cualquier cargo y gastos extraordinarios

-
- 16.- Hernández Yzal, Santiago. La reserva " no se responde de faltas de contenido " en los conocimientos de embarque. Barcelona, José Ma. Bosch Editor, 1954. 61 pp. Es útil la lectura de esta pequeña obra dada su importancia para el comercio marítimo.
- 17.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Le yes... pp. 523, 524 y 525.

por la descarga, alijo, manejo, cuidado para disponer, o de otra manera ocasionados por tales mercancías, serán cubiertos por las mercancías."

Hoy día, la mayoría de los países acepta para la clasificación de las mercancías peligrosas el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, adoptado en el seno de la vieja Organización Consultiva Intergubernamental (OCMI), hoy día conocida como Organización Marítima Internacional (OMI).

Estas mercancías se hayan divididas en nueve clases o grupos, que son:

Clase o Grupo 1.- Explosivos.

Clase o Grupo 2.- Gases, comprimidos, líquidos o disueltos bajo presión.

Clase o Grupo 3.- Líquidos inflamables.

Clase o Grupo 4.- Sólidos inflamables, sustancias propensas a combustión y sustancias que emiten gases inflamables cuando están humedadas.

Clase o Grupo 5.- Sustancias oxidantes y peróxidos orgánicos.

Clase o Grupo 6.- Sustancias venenosas o tóxicas e infecciosas.

Clase o Grupo 7.- Sustancias radioactivas.

Clase o Grupo 8.- Corrosivos.

Clase o Grupo 9.- Diversas sustancias peligrosas.

Este Código tienen además un índice completo de esas sustancias, y se presenta bajo el sistema de hojas sustituibles, que periódicamente se va revisando, para ponerlo al día y de acuerdo con los avances de la ciencia moderna. (18)

Además, este sistema permite al usuario del transporte marítimo utilizar el mejor empaque para su mercancía, siguiendo las normas de seguridad más recomendables, facilitando con ello el transporte de sus mercancías.

18.- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG). Londres, Organización Marítima Internacional, 1981. 5 Vols.

cías y evitando los problemas a que se hace referencia en la cláusula aquí comentada.

Es pues recomendable que los Consejos de Usuarios del Transporte Marítimo, las Cámaras de Comercio e Industria, así como las autoridades, difundan por todos los medios posibles este Código tan importante, y de esta manera eviten daños y problemas a usuarios y armadores transportistas.

II.6 Valores.

(6)" Oro, plata, dinero, barras o tejos u otros valores, incluidos aquellos nombrados o descritos en la Sección 4281 de los Estatutos Revisados de los Estados Unidos, no serán recibidos a bordo por el porteador o transportista, a menos que su verdadero carácter y valor hayan sido informados al porteador o transportista y un acuerdo especial por escrito ha sido hecho previamente como consecuencia de ello y no haya sido, en ningún caso, cargado o descargado por el porteador. Tales valores no serán considerados recibidos por o entregados por el porteador o transportista, hasta que hayan sido traídos a bordo del buque por el cargador, y ahí puestos en efectiva posesión, y un recibo escrito por ello ha sido dado por el capitán u otro oficial encargado.

" Tales valores solamente serán entregados por el porteador o transportista después de la llegada del buque a bordo del buque o a la presentación de los conocimientos de embarque adecuadamente endosados, y por tal entrega a bordo la responsabilidad del porteador cesará. Si la entrega no es puntualmente realizada después de la llegada del buque al puerto de destino, las mercancías serán retenidas a bordo o desembarcadas o transportadas únicamente a riesgo y por cuenta de las mercancías."

La razón de ser de esta cláusula es la de que el armador o porteador se proteja, además de que el mismo cargador sea protegido, ya que el seguro marítimo no será pagado en caso de que se pierdan este tipo de bienes de gran valor, si no son previamente declarados, indicando al mismo tiempo su valor.

Además de que es justificable la posición que asume el transportista dada su gran responsabilidad frente a una carga de gran valor, lo que se advierte también en las Reglas de La Haya.

II.7 Carga en cubierta, animales vivos.

(7)" Las mercancías pueden siempre ser estibadas en la cubierta. Las mercancías estibadas en popa, castillo de proa, casetas, cubierta de abrigo (shelter deck), espacio para pasajeros, pañol, tanques de petróleo o cualquier otro espacio cubierto, se supondrá como estibado bajo cubierta para todo propósito, incluida la avería gruesa de mercancías transportadas sobre cubierta y establecido aquí ser así transportadas y animales vivos (incluidos reptiles y crustáceos) son recibidos, cargados, estibados, guardados, transportados, descargados y entregados únicamente bajo riesgo del cargador y/o con signatario, y el porteador o transportista no será responsable por la pérdida o daño de ello, aún cuando resulte de la innavegabilidad o la falta de la debida diligencia para hacer navegable al buque, o de cualquier falta, negligencia u omisión personal del porteador o transportista, sus empleados, agentes o subcontratistas.

" En lo tocante al párrafo anterior de esta Cláusula, son inválidas o no se pueden hacer cumplir las Reglas de La Haya como fueron incluidas en la Cláusula 2, según quedó citado aquí como aplicables, no importa si sea o no el régimen apli cable en sus términos a la carga sobre cubierta."

Esta cláusula, va en lo general, más alla de lo que la mayoría de los transportistas marítimos o armadores aceptan en sus conocimientos de embarque, por lo que toca a la carga sobre cubierta, ya que ésta so lo puede llevarse a cabo, si tal carga es usual, o bien se acostumbra que pueda transportarse así, requiriéndose además para ello del consen timiento del cargador o del consignatario, con lo que si procedería en tonces la declaración de que se hace el transporte bajo la responsabilidad y por cuenta y riesgo de éstos. (19)

Sin embargo, tenemos que reconocer también que esta cláusula es nula y no tiene efecto alguno por ir en contra de las Reglas de La Haya, al negarles incluso su valor, por lo que cualquier usuario podrá pedir tal nulidad y exigir en cambio plena responsabilidad al armador.

Por lo que toca a lo relativo al transporte marítimo de los animales vivos o en pié, en que todos los porteadores o transportistas re-

19.- " Conocimiento ALAMAR." " Conocimiento Único de embarque de la Asociación Latinoamericana de Armadores." Transporte Marítimo Latinoamericano 1966-1967 (compendio). Montevideo, Ediciones ALAMAR, 1968. Colección Serie Volúmenes II. p. 103.

chazan cualquier responsabilidad emanada de su transporte, se puede ver que es lógico hasta cierto punto, ya que el transporte de tal tipo de mercancías exigiría un conocimiento técnico del manejo de cada especie que se llevara a bordo, lo que es materialmente imposible dado el problema que ello representa para el armador, y que solo un médico veterinario y zootecnista podría resolver.

En este sentido puede verse la cláusula, vigésima cuarta, que sobre el tema tiene el " Conocimiento Unico de Embarque " de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), y que a la letra dice:

" El presente conocimiento de embarque no se aplicará al transporte de animales en pie. En el caso de que en alguna oportunidad llegare a utilizarse, el Transportador no responderá en forma alguna por las lastimaduras, muertes o enfermedades que puedan sufrir durante el transporte, embarque o desembarque y se aplicarán las exoneraciones y limitaciones previstas en el Artículo 4º incisos 1, 2, 4 y 5 de la CONVENCIÓN / Reglas de La Haya 7 y demás cláusulas de este conocimiento que fueren compatibles." (20)

Recientemente se adoptó un Convenio Internacional para proteger el traslado de animales vivos por cualquier medio de transporte, incluido el marítimo, con lo cual, al entrar en vigor, las disposiciones de esta cláusula, así como la interpretación que se ha dado de la misma, en lo relativo a animales vivos, deberán ser cambiadas. (21)

II.8 Calor, refrigeración y ventilación especiales.

- (8) " El porteador o transportista no tomará a su cargo el transportar cualesquiera mercancías en compartimentos refrigerados, o especialmente enfriados, con aire acondicionado, calentados o ventilados, y no será responsable por cualesquier pérdida o daño por falta en hacer eso, a menos que tal transporte sea expresamente estipulado aquí. El porteador o transportista no será responsable por cualquier pérdida o daño causados por la temperatura, riesgos de refrigeración, defectos o insuficiencia con accidentes debidos a explosión, rotura, descompostura

20.- Idem.

21.- "Se firma Convenio para proteger el transporte de animales vivos por cualquier medio de transporte." Informativo ALAMAR. Montevideo, Asociación Latinoamericana de Armadores, semana del 12 al 18 de septiembre de 1983, Núm. 427. p. 9..

o falla de cualquier planta de refrigeración o parte de ella o por cualquier material o provisión usada en el proceso de refrigeración, a menos que sea demostrado que ha sido causado por negligencia del porteador o transportista derivada de la obligación de la cual el porteador o transportista no está exento por la reglamentación autorizada."

Esta cláusula no ofrece mayor problema, ya que es lógico pensar el que sea el cargador el que pida el calor, la refrigeración o la ventilación especiales, ya que nadie mejor que él para conocer la naturaleza de la mercancía que se pretende transportar, de ahí que se exija el estipular tales características, y si el porteador así lo acepta, necesariamente deberá responder de la negligencia con que actúe en este sentido.

A través de esta cláusula el porteador o transportista, asimismo, pretende eximirse de su responsabilidad, por el funcionamiento defectuoso del equipo de refrigeración, ventilación o calefacción, con lo cual claramente se viola lo dispuesto por las propias Reglas de La Haya en su Artículo 3º, Párrafo 8º. (22)

II.9 El viaje o la travesía.

- (9)" El objeto del viaje aquí contratado incluirá puertos de escala usuales, acostumbrados o anunciados, sean o no designados en este contrato, también puertos incluidos o no en los anuncios de las rutas u órdenes geográficas usuales o regulares, aún cuando en procedimiento de ello el buque pueda navegar más allá del puerto de descarga o en una dirección contraria a él o regrese al puerto de origen o se desvie de la ruta directa o acostumbrada e incluye todos los canales, estrechos y otras aguas. El buque puede omitir la escala a cualquier puerto o puertos, estén o no programados, y puede escalar en el mismo puerto más de una vez, puede por circunstancias ocurridas antes de cargar las mercancías, conocidas o desconocidas en el momento de tal carga, cualquiera de los dos, con o sin las mercancías o los pasajeros a bordo y, antes o después, de seguir hacia el puerto de destino, ajustar compases, con o sin carga a bordo ir al dique seco, o a los patios de carena, cambiar fondos, hacer viajes de prueba o experimentales, tomar combustible o vituallas, permanecer en puerto, navegar con o sin prácticos, remolcar o ser remolcado y salvar o tratar de sal-

var la vida o propiedades y se entenderá que lo precedente está incluido en el presente viaje.

- (10)" En cualquier situación que ocurra, sea la que fuere, y sea que exista o sea prevista antes de empezar o durante el viaje, la cual a juicio del porteador o transportista o del capitán es capaz de dar motivo de apresamiento, embargo, detención, daño, retraso, menoscabo o pérdida del buque o cualquier parte de su carga, o hacerlo inseguro, imprudente o ilegal por cualquier razón para dirigirse o continuar el viaje o para entrar o descargar las mercancías en el puerto de descarga o en el puerto de transbordo o el lugar usual de descarga en tal puerto por la necesidad de reparar el buque o por la imposibilidad del buque para continuar rápidamente el viaje al puerto de carga o a otra parte, el porteador o transportista o el capitán sea o no que procedan o traten de entrar al puerto de descarga o al puerto de transbordo o alcanzar o tratar de alcanzar el lugar acostumbrado de descarga para ello o tratar de descargar las mercancías ahí, pueden ser dar aviso previo, sustituir por otro buque o descargar las mercancías o cualquier parte de ellas, ponerlas en almacén, lugar de cuarentena, embarcación u otro lugar, y las mercancías serán responsables por cualquier gasto extra en que se haya incurrido por ello; o el capitán puede proceder o regresar directa o indirectamente al o detenerse en tal puerto o lugar, sea cual fuere, y que él o el porteador o transportista puedan considerarlo como seguro o conveniente bajo las circunstancias y descargar las mercancías o cualquier parte de ellas ahí, sin dar cualquier aviso previo, y cuando hayan sido desembarcadas como ha sido previsto antes, las mercancías estarán a su entero riesgo y por su cuenta.

" La entrega de ellas por el porteador o transportista será considerada completa y el porteador o transportista será liberado de cualquier responsabilidad posterior con respecto de ellas, excepto que se envíe por correo aviso de la disposición de las mercancías al cargador o consignatario mencionados en este Conocimiento de Embarque a la dirección aquí citada o el capitán puede retener la carga a bordo hasta el viaje de regreso o hasta el tiempo en que él o el porteador o transportista lo consideren conveniente o el capitán pueda remitir las mercancías por cualquier medio, por agua o por tierra o por ambos medios, por riesgo y cuenta de las mercancías; por cualesquier servicios prestados a las mercancías como ha sido aquí arriba previsto, el porteador o transportista tendrá derecho a una compensación razonable extra, incluyendo cualesquier servicios, sin limitar la parte principal precedente, prestados a las mercancías embarcadas a través de recobos de carga en conexión con la descarga en el puerto o puertos de transbordo.

- (11)" El porteador o transportista, capitán y buque tendrán libertad para cumplir con cualesquiera órdenes o instrucciones dadas de cualquier manera por las Naciones Unidas, el

gobierno de cualquier nación o Secretaría de Estado de ella o cualquier persona actuando o significando que actúa con la autoridad de tal gobierno o Secretaría de Estado de él. La entrega u otras disposiciones de las mercancías de acuerdo con tales órdenes o instrucciones serán una ejecución del viaje contratado.

(12)" El porteador o transportista o capitán a su discreción, en cualquier tiempo y lugar, sea o no que la razón de su acción o inacción fuera conocida en el momento de recibo de las mercancías sin aviso:

" a).- Puede substituir por otro buque, sea operado por el porteador o transportista, u otros o de diferente bandera, tipo o velocidad, o sea antes, durante o después de cargar las mercancías o cualquier parte de ellas, y sea que el buque sustituto llegue o salga o esté programado para hacer eso antes o después del buque aquí mencionado.

" b).- Puede en caso de que las mercancías o cualquier parte de ellas sean desembarcadas, y habiendo el buque proseguido sin las mercancías o cualquier parte de ellas, éstas pueden ser remitidas todas o en parte por cualquier medio.

" Todas estas medidas, procedimientos o actos tomados de acuerdo con esta cláusula serán por cuenta y riesgo de las mercancías."

Esta cláusula esta referida a lo que se conoce en el medio marítimo como el " cambio de ruta ", o sea a través de ella, se permite al porteador o transportista apartarse del itinerario previsto.

Pero si examinamos detenidamente su contenido, éste va mas allá, concediendo exenciones o exoneraciones al porteador o transportista, él que es responsable claramente frente al cargador y/o consignatario, provocando con ello que:

a).- Se induzca a error a los propietarios de la carga, haciéndoles renunciar al ejercicio de una acción fundada.

b).- Se constituyan excusas que provocan discusiones y negociaciones sobre reclamaciones que podrían de otra manera resolverse rapidamente.

c).- Finalmente, se fomentan los litigios innecesarios. (23)

23.- Conocimientos de Embarque. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1. Nueva York, Naciones Unidas, 1971. p. 50.

Además de esta cláusula de no responsabilidad del armador, existen otras similares, como las de:

- 1.- Flete adquirido a todo evento.
- 2.- Refrigeración.
- 3.- Facultad del transportar carga sobre cubierta.
- 4.- Ir a dique seco llevando carga a bordo.
- 5.- Dejar las mercancías sobre el muelle en ausencia del receptor.
- 6.- Aplazamiento de la salida del buque.
- 7.- Aplazamiento de la entrega de las mercancías. (24)

Desde luego, tales cláusulas no son todas, pues son simples ejemplos los que hemos citado en nuestro trabajo, es más veremos otras a lo largo del examen del clausulado de este conocimiento de embarque. Muchas de esas cláusulas son nulas manifiestamente, porque van precisamente en contra de lo dispuesto por las Reglas de La Haya en su Artículo 3º, Párrafo 8º, como en el caso de las relativas a " flete adquirido " y " refrigeración." (25)

La cláusula de flete adquirido, es aquella que se refiere a que el flete se adquiere desde que se embarcan las mercancías y deberá cubrirse aún cuando se pierda el buque y/o las mercancías, por lo que, si esto sucede por responsabilidad del porteador o transportista no puede atenuarse su falta, ya que viola el precepto internacional que antes hemos citado. (26)

24.- Idem.

25.- Idem.

26.- Ver en este sentido las obras, cuya lectura completa recomendamos:
 Astle, W.E. Shipping and the Law. Londres, Fairplay Publications, Ltd., 1980. 260 pp.
 Astle, W.E. Hague Rules Law Digest. Londres, Fairplay Publications, Ltd., 1981. 90 pp.

En igual sentido se refiere lo de la refrigeración, que ya habíamos comentado antes, con la que se pretende eximir de responsabilidad al porteador o transportista por el funcionamiento defectuoso del equipo de refrigeración, que por lo mismo viola claramente lo que se dispone en las ya tantas veces citadas Reglas de La Haya. (27)

II.10 Transbordo, reexpedición, etc.

(13)" El transportista o porteador o el capitán, en el ejercicio de su discreción (prudencia o reserva) y aunque el transbordo o la reexpedición de las mercancías no hayan sido contemplados o estipulados aquí, podrán en el puerto de descarga o cualquier otro lugar que sea y en cualquier tiempo transbordar o reexpedir las mercancías o cualquier parte de ellas por cualquier medio y por cualquier ruta, y o estando pendiente o durante la reexpedición o el transbordo, almacenar las mercancías en tierra o a bordo, bajo el riesgo o por cuenta de las mercancías, sin notificar al cargador o consignatario. El porteador o transportista o el capitán pueden retrasar tal transbordo o reexpedición por cualquier razón.

" El porteador o transportista o el capitán al hacer arreglos con cualquier persona para o en relación con todo transbordo, reexpedición o almacenaje de las mercancías o el empleo de cualquier medio de transporte no utilizado u operado por el porteador o transportista, serán considerados únicamente como agentes del cargador y consignatario, y sin cualquier otra responsabilidad que sea o por el costo de ello. El recibimiento, custodia, transporte y entrega de las mercancías por cualquier persona, transportista o porteador previo o posterior y todo transbordo o reexpedición será sujeto a todos los términos que sean de la forma de conocimiento de embarque o acuerdo a la sazón en uso, haya o no sido expedido y aún cuando tales términos puedan ser menos favorables al cargador o consignatario en cualquier respecto, que los términos de este conocimiento de embarque. El cargador y consignatario autorizan al transportista o porteador o al capitán a arreglarse con tal persona, transportista previo o posterior, que el más bajo avalúo o limitación de responsabilidad contenidos en el conocimiento de embarque u otro acuerdo de tal persona, transportista previo o posterior será aplicado.

" Toda responsabilidad del porteador o transportista en cualquier capacidad cesará del todo y las mercancías se estimarán entregadas por él y este contrato de transporte será estimado plenamente ejecutado, con tradición efectiva o real o entrega de las mercancías a él mismo como agente del cargador y consignatario o a cualquier persona o transportista

posterior en el puerto de descarga del buque o en cualquier otra parte en caso de un transbordo anterior.

- " El cargador y consignatario estarán obligados con este transportista y deberán indemnizarlo por todo gasto de reexpedición o transbordo, incluyendo cualquier incremento o flete adicional o cualesquier otros cargos.
- " Este transportista no será responsable por los actos, negligencia, retraso u omisión de cualquiera a quien han sido confiadas o entregadas las mercancías para almacenaje, manejo o cualquier servicio incidental.
- (14)" El porteador o transportista o capitán en el ejercicio de su discreción (prudencia o reserva) pueden en cualquier momento, sea o no acostumbrado y sin requerir aviso, descargar o cargar las mercancías del buque en barcasas por riesgo y cuenta de las mercancías y en el caso de que el porteador o transportista o el capitán puedan hacer arreglos para el gabaraje o barcaje o el uso de embarcaciones, al hacerlo serán considerados únicamente como agentes del cargador y consignatario y sin cualquier responsabilidad que sea. El porteador o transportista no será responsable por la elección, condición, navegabilidad o armado de tal barcaza o embarcación, tampoco por cualquier pérdida o daño a las mercancías mientras estén en tal barcaza o embarcación o en custodia del gabarrero o barquero. Si las mercancías son cargadas en barcasas o reexpedidas en barcaza o embarcación operadas o controladas por el porteador o transportista mismo, el porteador o transportista en cualquier capacidad que sea no será responsable por la pérdida o daño a o en relación con las mercancías como quiera que sean causados, aún en el caso de negligencia, y puede cobrar el costo de ello al cargador o consignatario.
- (15)" Sin limitación de cualquier excepción o limitación de responsabilidad dada a conocer por este Conocimiento de Embarque, se acuerda expresamente que la responsabilidad del porteador o transportista está siempre restringida a la parte del viaje ejecutada por él, aún en el caso en que las mercancías sean transportadas bajo un conocimiento de embarque directo (sea o no expedido por el porteador o transportista), el porteador o transportista no estando bajo las obligaciones mencionadas en el Artículo 517 Y 2º Párrafo, y Artículo 517 W 2º Párrafo del Código de Comercio de los Países Bajos o disposiciones similares bajo la ley de cualquier otro país y aún cuando el porteador o transportista cobre o haya cobrado el flete por la parte del viaje no ejecutada por él, renuncia a los dispuesto por el Artículo 517 X del Código de Comercio de los Países Bajos o disposición similar en la ley de otro país."

Esta cláusula del transbordo siempre se incluye en los conocimientos

de embarque de líneas regulares, en la que se destaca la responsabilidad de cada uno de los porteadores que intervengan a lo largo de una misma ruta, en tanto se encuentren las mercancías en su poder.

Esto plantea graves problemas, ya que por una parte es difícil establecer en un momento determinado y con precisión cual es el alcance de la responsabilidad de cada uno de los porteadores que intervienen en el transporte.

Por la otra, al señalar que se aplica el conocimiento de embarque de cada porteador sucesivo, se tendrá que estar a las diversas jurisdicciones y por lo mismo el cargador, consignatario o el propietario de las mercancías tendrán que demandar a los distintos porteadores en fueros diversos.

Finalmente, si se lleva a cabo el transbordo en un puerto en que no estén en vigor las Reglas de La Haya, éstas no podrán aplicarse a los períodos sucesivos, sembrando con ello aún más dudas.

Se ha señalado que la solución sería si se reformaran las Reglas de La Haya, disponiendo que el primer porteador sea responsable de la totalidad del transporte, aspecto que ya se ha aceptado en las Reglas de Hamburgo, en el transporte multimodal de mercancías por lo que toca al Operador de Transporte Multimodal. Asimismo, ya se incluye en las cláusulas de conocimientos de embarque, como en el caso del " Transatlantic Homeward Bill of Lading ", que establece:

- " 3d.- Las mercancías, o parte de las mismas, podrán transportarse en el mismo buque o en otros buques, pertenezcan o no a la compañía, y si las circunstancias, a juicio del porteador, el capitán o el agente hacen que el transbordo sea conveniente o útil podrán transbordarse en cualquier puerto o puertos o en cualquier lugar o lugares, y en el curso del transbordo podrán colocarse o almacenarse en la nave o en tierra y podrán reembarcarse o enviarse por vía terrestre y/o por vía marítima y/o por vía aérea, a elección y por

cuenta del porteador, formando todas las operaciones parte del viaje contratado y siguiendo aplicándose las disposiciones del conocimiento de embarque." (28)

II.11 Retraso.

(16)" El porteador o transportista, como porteador o transportista o en cualquier otra capacidad que sea, no será responsable por la pérdida o daño provenientes o resultantes del retraso, no importa cual pueda ser la causa de ello."

Mientras que sobre el particular no hay nada dispuesto en las Reglas de La Haya o su Protocolo de Modificación o Reglas de Wisby, en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, Reglas de Hamburgo, si existe disposición expresa de la responsabilidad en que incurre el porteador o transportista por el retraso en la entrega de las mercancías, señalando claramente cuando se presume que hay tal retraso, Artículo 5°. (29)

Sin embargo, en algunos países los tribunales han estimado que la referencia a daños y pérdidas en las Reglas de La Haya, incluyen lo relativo a daños por el retraso en la entrega de las mercancías, un ejemplo de ello lo tenemos en los tribunales de Bélgica, Estados Unidos, Francia, Italia y la Unión Soviética entre otros. (30)

Ahora bien, si examinamos detenidamente el Artículo 3° Párrafo 8 de las Reglas de La Haya esta cláusula parecería ser nula, no obstante ello las grandes líneas marítimas la siguen utilizando en sus conocimientos de embarque, no solo Transportación Marítima Mexicana, S. A. (31)

Por otra parte, es sumamente difícil, en la práctica, probar los daños sufridos por las demoras, de ahí que no se tengan noticias de que algún cargador, consignatario o tenedor legítimo del conocimiento de embarque hayan logrado obtener reparación por este tipo de daño. (32)

28.- Conocimientos de embarque... p. 52

29.- Blas Simone, Osvaldo. Las Reglas de Hamburgo (Análisis Normativo). Buenos Aires, Ediciones Novum Forum, 1980, pp. 47 a 51.

30.- Rodiere, René. Op. cit.... Tomo II, pp. 248 a 258.

31.- Conventions Internationales de Droit Maritime... pp. 28 y 29.

32.- Conocimientos de embarque... p. 49

Sea lo que fuere, este tema ha sido uno de los más difíciles entre usuarios y armadores transportistas, provocando entre ellos serias diferencias y problemas graves, de tal suerte que muchas veces el usuario, al sufrir constantes retrasos en la entrega de sus mercancías por parte de un armador, ha optado por buscar otras opciones para alcanzar la obtención de un buen servicio, bien cambiando de armador, o bien utilizando otro medio de transporte cuando ello es posible.

II.12 Pérdidas y daños.

(17)" Sin renuncia o limitación de cualquier exención o limitación de responsabilidad concedida por ley o este Conocimiento de Embarque, el porteador o transportista, como porteador o transportista o en cualquier otra capacidad que sea, no será responsable por cualquier pérdida o daño a o en relación con mercancías, provenientes y/o causados por abordajes, encallamiento, echazón, hurto, watería, baratería del capitán o la tripulación, piratas, ladrones, desórdenes públicos, captura, detención, temperatura, efectos del clima, helada, nieve, hielo, agua (fresca o salada), humedad, teñidos, destrucción, putrefacción, deterioro, corrupción, enmohecimiento, rancidez, orín, mojamiento, sudor, vapor, merma, mancha, lluvia, rocío, cambio de carácter, goteo (de las mercancías o de cualquier otra carga), contacto con o por olor, evaporación, escapes de contenidos o manchados de otras mercancías por rompimiento, abolladura, fricción, doblez o comba, aplastamiento, desague, atestadura por parásitos, roedores, fumigación, cuarentena, epidemias, peste, envolturas, cubiertas, contenedores, sellos, alambres o cintas o agujeros con ganchos. El porteador o transportista no será responsable por o en relación con mercancías sin empacar y/o desprotegidas, las cuales pudieran ser anticipadamente embarcadas así."

Esta cláusula es una de las llamadas de exoneración de responsabilidad del porteador o transportista por las pérdidas o daños que sufren las mercancías por diversos actos, como son: faltas del capitán o la tripulación; caso fortuito o fuerza mayor, también conocidos en el medio marítimo como " Actos de Dios "; o cualquier otra causa ajena al porteador o transportista.(33)

33.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. p. 615.

O sea que, los vicios de que aquí se habla están relacionados más con las mercancías, que con la navegabilidad del buque, por lo que no se haya en juego ninguna responsabilidad del transportista, que como ya vimos solo responderá por no poner la debida diligencia para que el buque se halle en perfecto estado de navegabilidad antes y en el momento en que se inicie el viaje, tal y como lo dispone el Artículo 3º, Párrafo 1. (34)

Por otra parte, y para dejar claro a que tipo de cláusula se refiere la que aquí comentamos, pues no es otra que la " Negligence Clause ", que doctrinalmente es aceptada como válida, ya que como antes habíamos señalado, si el transportista puede exonerarse de sus propias culpas, con más razón podrá hacerlo con respecto a las culpas del capitán o sus subordinados. (35)

II.13 Descarga y entrega.

(18)" El porteador o transportista puede comenzar la descarga inmediatamente al arribo del buque sin dar aviso de llegada o descarga, y puede descargar las mercancías sean perecederas o cualquiera que sea su naturaleza directamente a como venga a mano, continuamente, día y noche, domingos y días festivos incluidos, sin considerar el estado del tiempo o cualquier costumbre o práctica del puerto, en cualquier muelle, embarcadero, embarcación o lugar, y el consignatario, tan pronto como las mercancías estén a disposición para su traslado, recibirá y tomará la entrega de los aparejos del buque o de otra parte como lo pida el porteador o transportista, sea que las mercancías estén dañadas, pierdan su comerciabilidad o hayan perdido su identidad, en cuyo defecto, el porteador o transportista podrá, sujeto a su derecho de retención, enviar las mercancías a depósito, ponerlas en barcaza u otra embarcación, o disponer por otra parte de ellas, siempre por riesgo y cuenta de las mercancías, y el cargador y el consignatario pagarán e indemnizarán al porteador o transportista por cualquier pérdida, daño, multa, cargo o gasto que sea, en que incurra o sufra al actuar así con o disponiendo de las mercancías.

" El porteador o transportista no está obligado nunca a hacer cualquier trabajo fuera de las horas comunes de trabajo. El porteador o transportista podrá suspender la descarga de las mercancías hasta la siguiente vez en que el buque visite el puerto de destino en el mismo o en cualquier viaje subsi-

34.- Conventions Internationales de Droit Maritime... p. 28.

35.- Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 554 a 559.

guiente. El porteador o transportista no podrá en ningún caso ser sujeto al pago de daños y perjuicios por cualesquiera consecuencias que sean al ejercer esta libertad.

- " A menos que un acuerdo especial por escrito haya sido celebrado en contrario, el porteador o transportista está siempre autorizado a descargar o entregar las mercancías en cualquier muelle o lugar a su discreción.
- " Siempre que las mercancías son recibidas o tomadas por la aduana marítima u otras autoridades o por el operador de cualquier barcaza, muelle, bodega, elevador u otras facilidades, ya seleccionadas por el porteador o transportista, ya por el cargador o el consignatario, y sean públicos o privados, tal autoridad u operador será considerado como si hubiera recibido la posesión y entrega de las mercancías solamente como agente de y en nombre del cargador y consignatario por y riesgo y cuenta de las mercancías, y sujeto a cualquier derecho de retención del porteador o transportista sobre ellas. El porteador o transportista no será requerido de dar cualquier aviso que sea de llegada, descarga, o cualquier disposición o acción tomadas respecto de las mercancías, cualquier costumbre o práctica del puerto, del porteador o transportista, u otros en contrario sin embargo, y aún cuando las mercancías sean consignadas a la orden con estipulaciones de avisar a una persona determinada.
- " Ninguna reclamación podrá, bajo cualquier circunstancia que sea, obligar al buque o al porteador o transportista por la omisión de avisar a los consignatarios o cualquier otra parte en el contrato de la llegada de las mercancías. El porteador o transportista no será responsable por cualquier omisión del porteador o transportista previo de informar la no entrega o daño en relación con las mercancías y su entrega en el destino final. La omisión en avisar no liberará al cargador o consignatario de cualquier obligación bajo este Condicimiento de Embarque.
- (19)" Cualquier gasto extra de cualesquier daños por detención o retraso del buque proveniente o resultante del pesar a bordo las mercancías por o a petición de los consignatarios será cubierto por los consignatarios a pesar de cualquier costumbre del puerto en contrario.
- (20)" Consignatarios u otras partes contratantes que soliciten sus mercancías, serán requeridos para ver que éstas tienen sus marcas y números correctos, y después que el barquero, camiónero, encargado del muelle o la parte solicitante de las mercancías han firmado por las mismas, el buque y el porteador o transportista, respectivamente, son eximidos de toda responsabilidad por falta de entrega o no entrega. El porteador o transportista no será responsable por la omisión de ordenar las mercancías y entregar mercancías separadamente de acuerdo con las marcas y números mencionados en el reverso.

- (21)" El cargador y consignatario serán responsables por indemnización al porteador o transportista y el buque y les liberan de responsabilidad y el porteador o transportista tendrá un derecho de retención sobre las mercancías por todos los gastos y cargos por reparación, tonelería, empaquetado o reacondicionamiento de las mercancías o sus contenidos y todos los gastos en que haya incurrido para proteger, cuidar o de otra manera hechos para beneficio de las mercancías, sea que las mercancías estén o no dañadas y por cualquier pago, detención, demora o responsabilidad de cualquier naturaleza sostenida o incurrida por o sobre el porteador o transportista o el buque en relación con las mercancías como quiera que sean causados.
- " Si la carga es remitida desde cualquier parte o lugar de refugio los derechos de avería gruesa no serán perjudicados de este modo.
- (22)" Si es requerido por el porteador o transportista un conocimiento de embarque debidamente firmado, para recibo, deberá ser entregado al porteador o transportista o su agente en el puerto de descarga a cambio de la orden de entrega."

Después de examinar esta cláusula, tenemos que reconocer que plenamente se basa en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque o Reglas de La Haya, ya que en su Artículo 7º nos dice:

- " Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un contrato 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 concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque en que las mercancías se transportan por mar." (36)

Esto es lo que hace precisamente el armador a lo largo de esta cláusula de su conocimiento de embarque, y que por consiguiente el cargador y consignatario aceptan al admitir el documento. Por lo mismo, todas aquellas estipulaciones que sean razonables, es decir, que no dispongan o impongan decisiones arbitrarias por el transportista serán perfectamente válidas para regular derechos y obligaciones entre las partes.

Desde luego, en la medida en que cada parte ceda, ambas podrán quedar satisfechas sin que ninguna de ellas busque preponderantemente su beneficio, pues creemos que obrando con sinceridad ambas lograrán utilidades y, por supuesto, alcanzarán entre sí el respeto anhelado. (37)

II.14 Flete y otros cargos: retención.

(23) " El flete será pagadero, a opción del porteador o transportista sobre la base de volumen, peso, medida o valor u otras bases. Si hay un error en el flete u otros cargos y si la corrección del flete o los cargos fuera más alta, el porteador o transportista podrá cobrar la suma adicional. Si los datos proporcionados por el cargador son encontrados erróneos, un flete adicional será pagadero, el cargador, consignatario y las mercancías serán responsables por cualesquier gastos incurridos en examinar, pesar, medir y valuar las mercancías.

" Todo el flete al puerto de descarga mencionado aquí y todos los cargos en contra de las mercancías serán considerados ganados al recibo de las mercancías por el porteador o transportista, y el porteador o transportista será autorizado sin reserva a recibir todos los fletes y cargos sea que estén actualmente pagados o no, y a recibir y retenerlos bajo todas las circunstancias que sea, el buque y/o la carga perdidos (por cualquier causa que sea) o no o el vía je cambiado, suspendido, no iniciado, frustrado o abandonado.

" Todas las sumas pagaderas al porteador o transportista son debidas cuando contraídas y tales sumas y todos los fletes serán pagados por entero, sin ninguna reclamación o deducción, y tal pago será, a opción cualquiera del porteador o transportista, en moneda de los Estados Unidos o en su equivalente en la moneda del puerto de carga o el puerto de descarga.

" Cualesquier impuestos pagados sobre fletes por el cargador, consignatario y/o cesionario, o porción de ellos, los cuales puedan ser reembolsados por el gobierno serán aplicados en favor de la Línea Mexicana (TMM) como un recargo sobre el flete.

- 37.- Consultar por entero las obras siguientes:
 Cornejo Fuller, Eugenio. " Evaluación sobre la posible ratificación por los países latinoamericanos de las Reglas de Hamburgo en relación con la Convención de Bruselas de 1924 desde el punto de vista jurídico." Revista de Derecho. Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, Núm. IV, 1980. pp. 143 a 177.
 Beltrán Montiel, Luis. " El transporte por agua, la descarga y la entrega de las mercancías." Revista de Derecho Marítimo. Buenos Aires, Asociación Argentina de Derecho Marítimo, noviembre de 1971. pp. 49 a 64.

" El porteador o transportista nunca podrá ser obligado a cobrar cualesquier cargas a petición de los cargadores o propietarios de las mercancías, pero en caso de concenir con cualesquiera de tales peticiones, el porteador o transportista no será sujeto por cualesquier cargos así cobrados pero no pagados actualmente.

- (24)" El cargador, el consignatario y el propietario de las mercancías estarán solidaria y severamente sujetos al porteador o transportista por el pago de todo flete, cargos y otras sumas debidas al porteador o transportista y por cualquier omisión de cualquiera o de ambos para ejecutar su o sus obligaciones bajo los términos de este Conocimiento de Embarque y ellos indemnizarán al porteador o transportista por ello y le liberarán de responsabilidad por pérdida, daño y gasto en que haya incurrido el porteador o transportista provenientes o resultantes de cualquier omisión de cumplimiento por el cargador y consignatario o cualquiera de ellos.
- (25)" El porteador o transportista tendrá un derecho de retención sobre las mercancías, el cual derecho de retención servirá para la entrega de todo flete, cargos y otras sumas debidas bajo las cláusulas precedentes y siguientes de este Conocimiento de Embarque, y obligará este derecho de retención por todos los medios disponibles, incluidas razones públicas o privadas y sin aviso, sobre las mercancías o cualquier parte de ellas y cualquier otra propiedad perteneciente al cargador o consignatario que estuviera en poder del porteador o transportista. El producto neto de cualquier venta, después de deducir todos los costos y gastos para ejecutar el derecho de retención o embargo, será aplicado para la liquidación del flete, cargos y cualquier otra suma debida al porteador o transportista, y el porteador o transportista no estará bajo cualquier obligación posterior con respecto de esto, excepto de responder del balance si cualquiera de éstos procediera."

Esta cláusula esta dividida en dos partes, la primera, numerales 23 y 24, corresponde a lo que en la práctica se llama " flete ganado a todo evento ", que se considera por un grupo de la doctrina como nula por ir en contra de lo dispuesto en el Artículo 3º inciso 8º de las Reglas de La Haya, ya que si hay una pérdida de las mercancías, por la cual es responsable legalmente el transportista, se trata claramente de una cláusula de exoneración de responsabilidad del porteador violando así la disposición antes citada. (38)

Otra parte de la doctrina justifica su existencia, basándose en la conveniencia de ahorrar determinados gastos al transportista, como es el caso del seguro del flete o bien el dejarle al porteador disponer de efectivo para atender a los gastos del viaje. (39)

Finalmente, el resto de la doctrina se basa en la ciencia de la economía, al señalar que en realidad se debe estar a las condiciones del mercado, es decir, que cuando los fletes vayan a la baja necesariamente los transportistas renunciarán a esta cláusula, incorporándola sólo en caso contrario. (40)

Disposiciones específicas sobre el tema existen en las legislaciones nacionales de los países marítimos por excelencia, como ejemplo tenemos los casos de Argentina y España, que permiten validamente la incursión de esta cláusula, reconociéndole así su valor jurídico. No obstante lo cual el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978, Reglas de Hamburgo, al igual que las Reglas de La Haya considera esta disposición nula. (41)

Nosotros tenemos que incistir en su nulidad, máxime que nuestra propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos no se ocupa de ella; sin embargo, , creemos necesario que se regule claramente sobre ella y se haga el análisis completo sobre su procedencia, aceptándola solo cuando la falta de entrega en el puerto de destino se deba a culpa del cargador, consignatario o tenedor del conocimiento de embarque; vicio propio de la mercancía; acto de avería gruesa; caso fortuito o causa de fuerza mayor; o bien, que el bien haya sido vendido, en un puerto de escala,

39.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. pp. 627 y 628.

40.- Hernández Yzal, Santiago. Derecho Marítimo...Vol.II. pp. 111 y 112.

41.- Beltrán Montiel, Luis. Curso de Derecho de la Navegación...p. 313.

Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. p. 628.

Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. A/CONF.89/13. Nueva York, Naciones Unidas, 1978. Anexo I. 25 pp.

por el capitán cuando éste se encuentra sin recursos para continuar el viaje, desde luego, y claro está, deberá reembolsarse el valor de tales bienes al precio que tengan, a la llegada del buque, en el puerto de destino.

. La segunda parte de la cláusula, numeral 25, corresponde a la " ceser clause ", es decir, la cláusula por la cual la carga queda afecta al pago del flete, recargos, derechos y otros gastos asimilados al mismo flete. (42) .

Esta parte de la cláusula está plenamente justificada, aún cuando el capitán o los agentes del transportista no pueden demorar la descarga o entrega de las mercancías por recelo de falta de pago de los gastos antes citados, pero sí podrán acudir al tribunal para que se depositen éstas hasta que queden cubiertas tales sumas, en este sentido se pronuncia nuestra propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Artículo 174 segundo párrafo, que a la letra dice:

" El porteador podrá pedir al Juez que autorice la venta, por medio de Corredor o comerciante establecido, de las mercancías suficientes para cubrir los créditos del transporte. El remanente, si lo hubiere, se depositará a disposición del cargador, destinatario o del titular del conocimiento." (43)

II.15 Ajuste de reclamaciones por pérdida o daño.

(26)" Siempre que el valor de las mercancías sea menor que la suma por bulto u otra unidad acostumbrada para fijar el flete bajo el cual la responsabilidad del porteador o transportista está limitada, de acuerdo con las disposiciones o reglas establecidas en la Cláusula 3, su valor para el cálculo y ajuste de reclamaciones, por las cuales el porteador o transportista puede ser responsable, para el propósito de evitar incertidumbres y dificultades en fijar el valor, será estimado en el valor de la factura, más, si fuera pagadero y no incluido en ella, el flete y el seguro hasta el puerto de destino mencionado en este Conocimineto de Embarque independientemente de cualquier otro valor mayor o menor. La valuación de mercancías no embarcadas en bultos, pero susceptibles de ser así embarcadas, no será, para el ajuste de cualquier reclamación, mayor de lo que supuestamente valga en el caso de ser

42.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. p. 652.

43.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes Complementarias... p. 523.

embarcadas en bultos, pero no será nunca estimado sobre más bultos que mercancías. En caso de cualesquiera mercancías transportadas en un contenedor, de cualquier tamaño, será siempre, para el ajuste de cualquier reclamación, estimado como un bulto.

" El porteador o transportista no será responsable por daños consecutivos o indirectos o por honorarios y gastos del inspector.

" EL porteador o transportista puede reponer cualesquiera mercancías perdidas o reponer o reparar cualesquiera mercancías dañadas."

En esta cláusula, a mi juicio muy interesante, se introduce una variante que casi nadie hace en el medio del transporte marítimo, responder o resarcir de los daños al propietario de las mercancías por el valor del bien, pero basándose en el valor factura comercial más el flete y la prima del seguro, cuando en ella se incluyen, es decir el valor de la compraventa CIF.

Casi todos los conocimientos establecen una cifra determinada por bulto, así, y como ejemplo, en el conocimiento de embarque de la empresa armadora argentina " A. BOTTACCHI, S. A. DE NAVEGACION ", en su cláusula 5 se habla de un límite de 100 libras esterlinas por bulto; en el de la "MITSUI O. S. K. LINES LTD.", cláusula 23, se habla de un límite de 100,000 yens; igualmente se señalan 100 libras esterlinas por bulto, cláusula 24, en los conocimientos de embarque propuestos por los Clubs de Protección e Indemnización (PANDI). (44)

Ahora bien, de acuerdo con las Reglas de La Haya y sus modificaciones, Reglas de Wisby, se dice que la cantidad debida se fijará en función al valor de las mercancías:

a).- En el lugar y fecha en que fueron descargadas.

- 44.- A. Bottacchi, S. A. de Navegación. Conocimiento de Embarque. Mitsui, O. S. K. Lines, Ltd. Bill of Lading. Conocimiento de Embarque modelo P & I.

- b).- En el lugar y fecha en que debieron ser descargados.
- c).- Según cotización en bolsa.
- d).- Según precio en el mercado.
- e).- Según el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad. (45)

En sus recomendaciones finales sobre los conocimientos de embarque, la Secretaría General de la UNCTAD señalaba que:

" Un ajuste basado en el valor c.i.f. más un porcentaje de beneficios o en el valor según factura, más flete, seguro y un porcentaje de beneficios, podría introducir una mayor seguridad en la cuestión y evitaría litigios prolongados entre las partes." (46)

Con ésto la línea, T.M.M., cuyo conocimiento de embarque comentamos, se acerca en gran medida a la recomendación antes citada, lo que habla de su interés por evitar litigios con sus usuarios sobre este tema.

II.16. Certificados de protesta del buque.

(27)" La protesta del buque tocante a hechos y circunstancias exonerando al porteador o transportista de responsabilidad, debidamente declarada por el capitán y/o uno o más miembros de la tripulación, será estimada prueba suficiente de tales actos y circunstancias.

" Un certificado tocante a lo apropiado de un especio destinado a recibir carga y/o la estiba apropiada de la carga expedito por la Oficina Nacional de Carga de los Estados Unidos o autoridad similar y obtenido por el porteador o transportista será estimado prueba suficiente de tal hecho o hechos.

" Si antes de cargar mercancías en cualquier espacio aislado, el porteador o transportista obtiene el certificado de un inspector de Sociedad Clasificadora u otra persona competente, que tal espacio aislado y la maquinaria de refrigeración son aptos y seguros para el transporte de carga refri-

45.- Conventions Internationales de Droit Maritime... pp. 35 y 36.

46.- Conocimientos de Embarque... p. 49.
 La Ley de Navegación y Comercio Marítimos exige que cuando el porteador por su culpa cause la pérdida o daño de las mercancías, tiene la obligación de pagar de acuerdo con el valor de la mercancía en el lugar y día señalados para la entrega y deberá además indemnizar al tenedor del conocimiento de embarque por los daños y perjuicios que se le causen. Artículo 177.
Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes Complementarias... p. 524.

gerada, la existencia de la cota o clase del buque juntamente con el certificado antes citado serán prueba suficiente contra el cargador y consignatario de que el espacio aislado del buque y la maquinaria de refrigeración estaban antes y en el comienzo del viaje aptos y seguros para la recepción, transporte y conservación de las mercancías."

Estos certificados de protesta del buque son generalmente levantados por el capitán ante autoridades competentes, como las mencionadas en la cláusula que aquí comentamos, o bien pueden serlo también un notario o corredor público, o bien el cónsul acreditado por el país cuyo pabellón porta el buque, en este caso sería el cónsul mexicano.

Esta acción es para señalar daño al buque o la carga frente a un mal tiempo excesivo u otras eventualidades, exonerando de esta manera al porteador; desde luego, esta protesta siempre tiene un límite para ser presentada después de la llegada del buque al puerto. (47)

Sin embargo, se dice que esta cláusula es nula pues atenua la responsabilidad que recae sobre el porteador en base a las Reglas de La Haya, Artículos 4º párrafo 1 c) y 3º párrafo 2; además, de que en la mayoría de los países estos certificados de inspección por sí solos no son aceptados por los tribunales y no tienen un valor para el porteador, así, ante este problema E.R.H. Hardy-Ivamy señalaba que:

"... para evitar dudas ha llegado el momento de insertar expresamente en las Reglas / de La Haya 7 nuevos ejemplos de cláusulas que infringen las disposiciones del Artículo 3º, párrafo 8º." (48)

II.17 Aviso de pérdida o daño, tiempo para ejercer la acción.

(28)" A menos que aviso de pérdida o daño y de la naturaleza general de tal pérdida o daño sea dada por escrito al porteador o transportista o su agente en el puerto de descarga antes o al momento del traslado de las mercancías a la custodia de la persona autorizada a la entrega de ellas bajo el contrato de transporte marítimo, tal traslado será evi-

47.- Bes, J. Op. cit. p. 163.

48.- Hardy-Ivamy, E.R.H. "The Carriage of Goods by Sea." Current Legal Problems. Londres, 1960. pp. 216 y 217.
Citado en Conocimientos de Embarque... p. 51.

dencia 'prima facie' (*) de la entrega por el porteador o transportista de las mercancías como fueron descritas en el Conocimiento de Embarque. Si la pérdida o daño no son aparentes, el aviso deberá ser dado dentro de los tres días siguientes a la entrega. La omisión de dar aviso como arriba se mencionó constituirá una excepción perentoria absoluta (49) para todas las reclamaciones por pérdida o daño de las mercancías transportadas bajo la Cláusula 13 de este Conocimiento de Embarque.

" Ningún litigio o procedimiento será sostenido a menos que sea iniciado dentro del año siguiente de la entrega de las mercancías por el porteador o transportista o la fecha cuando las mercancías debieron haber sido entregadas y las extensiones del mencionado período será una excepción perentoria completa para recuperar pérdidas o daños en cualquier litigio o procedimiento no iniciado en el mencionado período a pesar de que el porteador o transportista pueda ser no residente o una empresa extranjera. Las disposiciones de esta Cláusula se aplicarán en cualesquiera reclamaciones contra el porteador o transportista, incluidas, pero no limitadas a cualquier reclamación por entrega de las mercancías y sea basada en contrato, agravio o propiedad de las mercancías.

" Nada será estimado como renuncia de las disposiciones de esta cláusula, excepto una renuncia escrita expresamente firmada por el porteador o transportista."

Esta cláusula está plenamente de acuerdo con lo dispuesto por las Reglas de La Haya en su Artículo 3º, párrafo 6º, de ahí que no puede ser criticada en forma alguna, pues se apega a la legislación internacional vigente.

En igual sentido se pronuncia la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente en nuestro país, es cierto que da diez días para que se presenten al transportista las reclamaciones pertinentes, siendo con ello más amplio el plazo que el que nos otorga el Conocimiento de Embarque comentado, Artículo 183. Pero, en el caso del tiempo para e-

(*).- A primera vista.

49.- Las excepciones perentorias son aquellas que tienden a destruir la acción. Pertenecen a la categoría de las materiales o sustanciales por referirse a derechos y obligaciones en materia del juicio o proceso. Además se caracterizan por poderse oponer en cualquier tiempo.

Pallares, Eduardo. Diccionario de Derecho Procesal Civil. México, Editorial Porrúa, S. A., 1960. Tercera Edición. p. 297.

tercer la acción, derivada del contrato de transporte marítimo, es más corto el término concedido por la Ley, ya que se limita a seis meses, Artículo 188. (50)

II.18 Cláusula de abordaje ambos culpables.

(29)" Si el buque tiene un abordaje con otro buque como resultado de la negligencia del otro buque y/o la negligencia de cualquier buque o buques distintos o además del buque que aborda y de cualquier acto negligente u omisión del capitán, marinero, práctico o personal del porteador o transportista en la navegación o manejo del buque, el propietario de las mercancías transportadas bajo este Conocimiento de Embarque, indemnizará al porteador o transportista contra toda pérdida o responsabilidad respecto del otro buque o buques no transportador o de su propietario, en cuanto que tal pérdida o responsabilidad represente pérdida o daño a o reclamación de cualquier clase de los propietarios de las mercancías dichas, pagada o pagable por el otro buque o buques no transportador o su armador al propietario de las dichas mercancías y reservada, retenida o rescatada por el otro buque o buque no transportador o sus armadores como parte de su reclamación contra el buque transportador o el porteador o transportista. Las estipulaciones precedentes se aplicarán también cuando los armadores, operadores o aquellos encargados de cualquier buque o buques u objetos distintos que, además de los buques u objetos abordados, sean culpables con respecto a un abordaje o contacto."

Esta cláusula se ideó para evitar situaciones anómalas surgidas de un abordaje en que ambos buques son culpables, apoyándose para ello en lo dispuesto por la Ley Harter de los Estados Unidos, sin embargo, ha sido muy discutida su aceptación por la doctrina, no obstante lo cual se sigue poniendo en los conocimientos de embarque y en las pólizas de fletamento. (51)

Existen, además, dos sistemas para establecer el límite de responsabilidad, el europeo o continental, establecido en el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de

- 50.-Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes Complementarias... pp. 524 y 525.
 51.-Fariña, Francisco. Abordajes. Reglamentación Internacional. Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1958. pp. 146 a 152.

Abordajes, del 23 de septiembre de 1910, Artículo 4º:

" Si hubiera falta común, la responsabilidad de cada uno de los buques está en proporción con la gravedad de las faltas cometidas respectivamente." (52)

Ahora bien, en el otro sistema, el norteamericano, se estima que ambos buques responsables lo son por igual, sin tener en cuenta la existencia de mayor o menor grado de culpa, ésto solo ocurre en el sistema europeo cuando no se puede establecer esa proporción, por ser las culpas de ambos buques equivalentes en gravedad. Por lo mismo, habrán de tenerse en cuenta estos sistemas a fin de saber a que atenerse en el caso que ocurra un abordaje en el que ambos buques tengan la culpa. (53)

Desde luego, cabe advertir que la redacción de esta cláusula es de corte netamente sajón, complicada de entender en los derechos latinos como el nuestro, de ahí su difícil aceptación por los tribunales nacionales. La misma Suprema Corte de Justicia de los Estados Unidos decidió, en 1951, que tal cláusula no es válida, por ir en contra del orden público de los Estados Unidos, que prohíbe a un transportista común el limitar su responsabilidad por su propia negligencia o la de sus empleados. No obstante lo cual, su inclusión es muy importante, ya que si no se pone en el conocimiento de embarque se enfrentará un grave problema ante el seguro marítimo, pues no podrá aplicarse la cláusula de abordaje, " running down clause ", en relación con el seguro del casco. (54)

II.19 Avería Gruesa o Común.

(30)" La Avería Gruesa o Común, será ajustada, regulada y arreglada en la Ciudad de México D. F. o en cualquier otro lugar a opción del porteador o transportista y de acuerdo con las

52.- Conventions Internationales de Droit Maritime... pp. 5 y 6.

53.- Fariña, Francisco. Abordajes... P. 148.

54.- Bes, J. Fletamentos y Términos de Embarque. Madrid, Asociación de Navieros Españoles, 1982. Séptima Edición. Traducción de la Décima Edición en inglés por S. de Uriarte y Larraondo. pp. 107 y 108.

Reglas de York y Amperes 1950 y a la práctica local en el lugar de ajuste. El ajustador será nombrado por el porteador o transportista. La Avería Gruesa o Común será ajustada en la moneda o monedas a opción del porteador o transportista. Los cargadores y consignatarios al aceptar este Conocimiento de Embarque expresamente abandonan y renuncian a lo dispuesto por el Artículo 700 del Código de Comercio Holandés y el Artículo 148 del Libro II del Código de Comercio Belga.

- " El consignatario está obligado a firmar antes de la entrega de la carga el Bono de Avería Gruesa o Común usado por el porteador o transportista y a pagar un depósito por el monto fijado por el porteador o transportista como una seguridad por la contribución finalmente debida, el porteador o transportista no estará obligado a entregar las mercancías al consignatario a menos que tal Bono haya sido firmado y el depósito haya sido pagado.
- " Los depósitos serán repartidos de acuerdo a la práctica del lugar de ajuste y/o a cualquier acuerdo que el porteador o transportista haya hecho con los aseguradores con respecto a ello, el porteador o transportista estará siempre autorizado a hacer los depósitos convertidos, sin aviso o noticia alguna, en la moneda en la cual el estado de cuenta haya sido redactado.
- " Si el consignatario falla en proporcionar al porteador o transportista los particulares requeridos, el valor de las mercancías será fijado por un inspector o inspectores nombrados por el porteador o transportista o el ajustador de avería.
- " La evidencia de admisibilidad en la Avería Gruesa o Común de un descuento reclamado, no está obligado a cualquier formalidad que sea.
- " La carga no embarcada bajo un Conocimiento de Embarque no contribuye a la Avería Gruesa o Común.
- " No habrá obligación cualquiera que sea por parte del capitán, del porteador o transportista de cobrar los depósitos adecuados u otras fianzas o actuar de otra manera por las contribuciones de Avería Gruesa o Común pero está entendido que los costos del porteador o transportista cobrados y ajustando depósitos u otras fianzas o de todas las otras medidas tomadas por él y cobrando y ajustando contribuciones, inclusive cuotas o comisiones serán garantizadas en Avería Gruesa o Común.
- " Todos los costos, sacrificios y gastos incurridos en el hecho de encalladura, para poner el buque a flote (incluido remolque y alijo, etc.) aún si el buque y la carga no están en peligro inmediato o previsto, será considerado como Avería Gruesa o Común.

" En el caso de accidente, peligro, daño o desastre, antes o después del comienzo del viaje, resultante de cualquier causa, ya se deba a negligencia o no, del cual o de cuyas consecuencias, no es responsable el porteador o transportista por ley, contrato o de otro modo, las mercancías, cargadores, consignatarios o propietarios de las mercancías contribuirán con el porteador o transportista en la Avería Gruesa o Común al pago de cualquier sacrificio, pérdidas o gastos de la naturaleza de Avería Gruesa o Común que se hagan o en que se incurra, y pagará los gastos de salvamento y cargos especiales que se produzcan respecto de las mercancías. Si el buque salvador es propiedad o es operado por el porteador o transportista, el salvamento se pagará íntegramente, como si el buque o buques salvadores pertenecieran a extraños. Tal depósito que el porteador o transportista o sus agentes estimen suficiente para cubrir la contribución estimada de las mercancías y cualquier gasto de salvamento y cargos especiales sobre eso si fuera requerido, será hecho por las mercancías, cargadores, consignatarios o propietarios de las mercancías al porteador o transportista antes de su entrega."

No sabemos cual haya sido la razón por la que TMM dejara la versión 1950 de las Reglas de York y Amberes en su Conocimiento de Embarque, máxime que lo puso al día muy recientemente, y ciertamente tuvo a la vista la versión 1974, que adoptara el Comité Marítimo Internacional en su Conferencia de Hamburgo, celebrada ese año. No obstante lo cual, sigue al pié de la letra, salvo pequeñas variantes, lo establecido por dichas Reglas en materia de Avería Gruesa o Común. (55)

Ahora bien, el último párrafo de la cláusula que estamos comentando, no es otra cosa que la " New Jason Clause ", o sea aquella cláusula que se inserta en los conocimientos de embarque que se extienden para los servicios de y hacia puertos de los Estados Unidos, ya que disposiciones legales expresas en ese país lo establecen, ya que reconocen el derecho del porteador a recuperar de los cargadores, consignatarios o tenedores del conocimiento de embarque su contribución a la av
ría gruesa o común, puesto que el transportista está exonerado de res-

55.- Ver el texto 1950 de las Reglas de York y Amberes en: Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo... pp. 708 a 718. La versión 1974 puede consultarse en: González Lebrero, Rodolfo A. Op. cit. pp. 773 a 778.

ponsabilidad por las faltas náuticas, de navegación y manejo del buque, cometidas por el capitán o la tripulación, cuando ha ejercido la debida diligencia para poner al buque en condiciones de navegabilidad en todos aspectos; es decir, se aplican los principios de la Ley Harter establecidos en su Artículo 4º. (56)

La " New Jason Clause " va en contra de lo dispuesto por la Regla D de las de York y Amberes, que a la letra dice:

" La obligación de contribuir en avería común no será afectada aún cuando el acontecimiento que motivó el sacrificio o gasto fuera debido a culpa de una de las partes comprometidas en la aventura; pero esto no perjudicará cualquier medida que pueda ser ejercida contra la parte que incurrió en falta." (57)

Es decir, que la falta de una de las partes interesadas en la aventura marítima, que de lugar a una avería gruesa o común, no priva de su carácter a ésta, pero las partes afectadas podrán ejercer las acciones correspondientes para que se les resarza de los perjuicios sufridos por tal falta. Como podemos ver es totalmente contraria a la cláusula que comentamos.

II.20 Empleados o agentes.

(31)" Por el presente queda convenido expresamente que ningún empleado o agente del porteador o transportista (incluido cualquier contratista independiente empleado de vez en cuando por el porteador o transportista) estará en ninguna circunstancia bajo cualquier responsabilidad ante el cargador, consignatario o propietario de las mercancías o ante cualquier tenedor de este Conocimiento de Embarque por cualquier pérdida, daño o retraso de cualquier clase que sea proveniente o resultante directa o indirectamente de cualquier acto, negligencia u omisión de su parte en el ejercicio de su empleo o en relación con el mismo y sin perjuicio de la aplicación general de las disposiciones anteriores de la presente cláusula, cualquier exención, limitación, condición y libertad aquí previstas y cualquier derecho, exención de responsabilidad, defensa o inmunidad de cualquier naturaleza aplicables al porteador o transportista, o a que tuviese derecho el porteador o transportista

56.- Bes, J. Op. cit. pp. 123 y 124.

57.- González Lebrero, Rodolfo A. Op. cit. p. 773.

en virtud de lo aquí dispuesto, se harán extensivos igualmente y protegerán a cualquier empleado o agente del porteador o transportista que actúe del modo indicado y para el propósito de las disposiciones anteriores de esta cláusula, se entenderá que el porteador o transportista actúa como agente o fiduciario en nombre de y para el beneficio de todas las personas que sean o puedan ser sus empleados o agentes de vez en cuando (incluidos los contratistas independientes antes mencionados) y se entiende, asimismo, a este respecto que todas estas personas son partes en el contrato de que es evidencia este Conocimiento de Embarque."

La cláusula se refiere a las exoneraciones y limitaciones de todos los empleados y agentes del porteador o transportista, bien sean permanentes o no, es decir incluye también a aquellos que ocasionalmente laboran para el porteador, todo lo cual se prevee, asimismo, en el Artículo 4º, inciso 2 de las Reglas de La Haya y su Protocolo 1968 o Reglas de Wisby:

" 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." (58)

Sin embargo, la misma disposición invocada señala claramente que el empleado o agente no podrán hacer uso de tales prerrogativas si se demuestra que los daños o pérdidas se deben a una omisión o acción realizadas por ellos para provocar tales daños o bien causar la pérdida de los bienes, Artículo 4º, inciso 4. (59)

II.21. El anverso.

El mal llamado anverso, ya que como dijimos antes, nosotros lo consideramos el reverso, pues las cláusulas del conocimiento de embarque que hemos antes estudiado son el texto del contrato de transporte de mercancías por mar y por ende su parte principal, por lo que no puede, de ninguna manera, ser el reverso del conocimiento de embarque, sino su anverso.

Ahora bien, en el mal llamado anverso aparecen los siguientes datos:

- A.- Nombre de la empresa armadora: Transportación Marítima Mexicana, S. A., conocida internacionalmente como " Mexican Line."
- B.- Cardador...
- C.- Consignado a...
- D.- A la orden de...
- E.- Dar aviso de llegada a...
- F.- También avisar...
- G.- Puerto de embarque o de carga...
- H.- Buque...
- I.- Viaje número...
- J.- Bandera...
- K.- Muelle...
- L.- Para el puerto de descarga (Donde las mercancías deben ser entregadas al consignatario o reexpedidor)...
- M.- Para transbordo a (Si las mercancías deben ser transbordadas o reexpedidas al puerto de descarga)...
- N.- Datos proporcionados por el cargador:
 - a.- Marcas y números...
 - b.- Número de bultos...
 - c.- Descripción de bultos y mercancías...
 - d.- Medidas...
 - e.- Peso bruto...
- O.- Tarifas y cargos marítimos:
 - a.- Flete cargado sobre...
 - b.- Tarifa... por...
 - c.- Flete...
 - d.- Valor...
 - e.- Pagadero en...

P.-"Aceptando este Conocimiento de Embarque, el cargador, consignatario y propietario de las mercancías y el tenedor de este Conocimiento de Embarque expresamente aceptan y acuerdan todas sus cláusulas, excepciones y condiciones, sean éstas escritas o manuscritas, mecanografiadas, estampadas o impresas, tan plenamente como si fueran firmadas por tal cargador, consignatario, dueño de las mercancías y/o tenedor de este Conocimiento de Embarque."

Se puede decir que esta es una cláusula más del documento, ya que señala claramente que la aceptación del Conocimiento de Embarque obliga a las partes en el contrato de transporte marítimo de mercancías, de acuerdo con las disposiciones establecidas a lo largo del mismo documento y que ya hemos estudiado.

Q.- En fé de lo cual, el Capitán o Agente del mencionado buque ha firmado...Conocimientos de Embarque, todos de este contenido y fecha, uno de los cuales siendo ejecutado, los otros son nulos.

R.- Fechado en...

S.- Por el Capitán...
Transportación Marítima Mexicana, S. A.

T.- Conocimiento de Embarque número...

Como podemos ver, son los datos que se exigen en el propio Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924 y su Protocolo de modificación del 23 de febrero de 1968, Artículo 3º, inciso 3; desde luego, esas exigencias no son tan clara y ampliamente expuestas como lo hace el Artículo 15 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías del 30 de marzo de 1978. (60)

II.22. Otras cláusulas tipo.

En algunos conocimientos de embarque se incluyen otras cláusulas relativas a huelgas, paros, guerra, motines, piratería, conmociones civiles, entre otras, sin embargo, y aún cuando no en esa extensión, en el

60.- Conventions Internationales de Droit Maritime... p. 28.
Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías...Anexo I... pp, 11 y 12.

documento que acabamos de revisar se hacen breves referencias a tales situaciones especiales, por lo que no creemos necesario hacer un comentario más amplio sobre el particular.

Lo que sí es interesante señalar, que el porteador o transportista cuyo conocimiento de embarque comentamos ha incluido una cláusula estampada para el caso en que el documento se incluya para el recibo o entrega de las mercancías en lugar tierra adentro. Dicha cláusula dice:

" Si el lugar de recibo o entrega de la carga o ambos, como se señalados en este Conocimiento de Embarque, son puntos en tierra adentro, la responsabilidad del porteador o transportista con respecto al transporte de las mercancías será como sigue:

" 1) Durante el transporte por mar de acuerdo con las Reglas de La Haya contenidas en la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque fechado en Bruselas en 1924 como más adelante se prevee.

" 2) Durante el transporte terrestre o cualesquier servicios incidentales se someterá a las condiciones aplicables de los respectivos porteadores o transportistas terrestres bajo los apropiados subcontratos.

" 3) Si las mercancías transportadas bajo este Conocimiento de Embarque son perdidas o dañadas durante el transporte y no puede ser establecido si el daño ocurrió durante el transporte terrestre o el marítimo o al cuidado de quién estaban las mercancías cuando ocurrió la pérdida o el daño, será estimado que ha ocurrido durante el transporte marítimo y la responsabilidad del porteador o transportista será como fué mencionada arriba 1)."

Esto hace clara referencia ya al transporte multimodal de mercancías, que día con día adquiere mayor fuerza en nuestro país, por supuesto que TMM tiene ya un conocimiento de embarque apropiado para ese tipo de transporte, que aún cuando pone cláusulas muy parecidas a las aquí comentadas, tiene otras específicamente enfocadas al transporte multimodal de mercancías, y que en cierta medida se apegan a lo dispuesto por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, adoptado el 24 de mayo de 1980

en Ginebra, Suiza; ratificado por México el 11 de febrero de 1982 y promulgado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril del mismo año. (61)

El transporte multimodal se puede definir como:

"... el porte de mercancías por dos métodos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente." (62)

De aquí debemos destacar que el transporte multimodal:

- a).- Es el resultado de la combinación de dos o más modos de transporte.
- b).- Tiene su origen en la unitarización de la carga, aún cuando ésto no es determinante.
- c).- Se hace amparado en una sola operación, cubierta por un solo documento y bajo una responsabilidad directa, durante todo el trayecto que las mercancías siguen para llegar a su destino final.
- d).- Por último, que solo puede hacerse entre dos países diferentes, pues si se hace dentro del mismo país ya no se llamará multimodal el transporte. (63)

Así, llegamos al fin de nuestro Capítulo y después del largo análisis de cláusula por cláusula de nuestro conocimiento de embarque, tengmos que reconocer que muchas de las razones por las que se adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancancías o Reglas de Hamburgo, del 30 de marzo de 1978, se encuentran precisamente en el texto de dicho clausulado.

- 61.- Transportación Marítima Mexicana, S. A. " Combined Transport Bill of Lading."
" Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías." México y la Reglamentación Marítima y Portuaria Internacional. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1982. Tomo II. pp. 139 y 140.
- b2.- " Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal ... p. 142.
- 63.- Para ampliar el estudio de este sistema de transporte puede verse la bibliografía empleada en nuestro trabajo: Salgado y Salgado, José Eusebio. " México y el Transporte Multimodal Internacional... pp. 313 a 338.

Es cierto, y así lo tenemos que reconocer, que TMM no es el único armador que sigue este clausulado tipo, que la casi totalidad de los armadores del mundo lo adoptan en sus propios conocimientos de embarque, lo que puede verse si examinamos algunos de esos documentos que hemos incluido en el Anexo III de este trabajo.

Por otra parte, en gran medida este clausulado tipo se apega a las Reglas de La Haya, que se invocan en esas cláusulas, salvo en los casos en que hemos claramente advertido a nuestro lector que no ocurre así.

Injusto y difícil sería señalar con índice de fuego al armador, si no vieramos en la Historia los pasos que la humanidad ha dado para llegar a este tipo de documento y la búsqueda que ha seguido llevando a cabo para alcanzar el justo equilibrio entre las partes del contrato de transporte marítimo de mercancías, a lo cual se ha ido plegando poco a poco todo armador deseoso de servir y obtener la utilidad a que tiene derecho.

Pero también, será difícil no decir, que el usuario hasta ahora no ha sido ubicado en el lugar que le toca, dándole lo que en derecho le corresponde.

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

Para examinar esta situación a la luz del régimen internacional, en el siguiente Capítulo nos ocuparemos de examinar las disposiciones internacionales que rigen al conocimiento de embarque, y por ende al contrato de transporte marítimo de mercancías.

CAPITULO III.- EL REGIMEN INTERNACIONAL DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE.

" EN LO MARITIMO HAY QUE DAR Y BUSCAR SOLUCIONES MAS DRASTICAS Y EFECTIVAS, QUE LAS ALCANZADAS HASTA AHORA. EL PRIMER PASO ES ELIMINAR PARA SIEMPRE EL CADUCO CONCEPTO DE LA LIBERTAD DE LOS MARES QUE HA PROVOCADO SANGRIENTAS LUCHAS Y HA SIDO INVOCADO UNICAMENTE PARA BENEFICIO DE LAS POTENCIAS MARITIMAS; Y EN SU LUGAR DEBEMOS PROPUGNAR POR EL CONCEPTO DE APROVECHAMIENTO TOTAL DE LOS MARES EN FAVOR DE TODOS LOS PUEBLOS DE LA TIERRA, COSTEROS O MEDITERRANEOS, YA QUE SOLAMENTE ASI PODREMOS HABLAR DE LA LIBERTAD DE LOS MARES."

JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.
(23-II-1967).

III.1. Antecedentes.

Es difícil, pero no imposible, el hacer el recuento histórico del régimen internacional a que se ha visto sometido el conocimiento de embarque a través de los siglos, desde el viejo " Consulado del Mar ", hasta llegar a la aceptación del texto del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, del 30 de marzo de 1978, también conocido como las Reglas de Hamburgo, y que nos hace recordar los viejos estatutos que rigieron en esa materia en la gran ciudad libre hanseática, especialmente el " SCHIFFRECHT " de 1292, 1306, 1497 y 1603.(1)

Si bien es cierto que las obras del pasado trataron de unificar los usos y costumbres que se llevaban a cabo constantemente en el mar, como lo decía el propio Consulado del Mar:

" Se recogen las buenas costumbres que tratan de hechos del mar, que los hombres sabios que van por el mundo comenzaron a dar a nuestros antecesores, lo que hicieron para los libros de la sabiduría de las buenas costumbres." (2)

Sin embargo, más tarde, se trató de dividir a través de los Códigos de Comercio tan importante logro. Así recordemos primero el ejemplo seguido por el Consulado del Mar en grandes obras del pasado como los " Roles de Olerón ", Ordenanzas de Barcelona, Leyes de Wisby, " Ordenamenta et Consuetudo Maris ", " Statuta Civilia ", Tablas de Amalfi, " Constitutum Usus ", " Breve Curiae Maris " y " Capitulare Navirum ", entre otras, ligadas con las más modernas Ordenanzas de Colbert y Ordenanzas de Bilbao. (3)

- 1.- Blas Simone, Osvaldo. Op. cit. p. 15
- 2.- Sánchez Calero, Fernando. Las Reglas de Hamburgo sobre el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Una valoración crítica. Barcelona, Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, 1981. pp. 7 y 8.
- 3.- Danjon, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo. Madrid, Editorial Reus, S. A., 1931. Tomo I. pp. 5 a 14. Traducción del francés por Luis Aguirre Fanaique.

Ahora bien, en los Códigos de Comercio, el conocimiento de embarque era regulado de manera interna o nacional, provocando con ello a la larga frecuentes conflictos de leyes, siendo a partir del Código Napoleónico de Comercio de 1807, que tal situación problemática se iniciara, así, recordemos los Códigos de Comercio de España 1829, Portugal 1833, Grecia 1834, Brasil 1850, Lares 1854, Turquía 1865, Italia 1865 y su Código Reglamentario de la Marina Mercante del mismo año, Alemania 1871 y otros más que sería largo enumerar. (4)

El Código Napoleónico de 1807 hacía referencia al conocimiento de embarque en su Libro II, Título VII " Del conocimiento ", Artículos 281 a 285. Así, el primero de estos Artículos enuncia cual debe ser el contenido del conocimiento de embarque, expresando además que se puede entender de manera nominativa, a la orden y al portador. (5)

En el Artículo 282 se hace referencia a que se extenderá en cuatro originales, repartidos entre el cargador, el consignatario, el capitán y el armador del buque. (6)

Pasando ahora al Artículo 283, éste solo se ocupa en señalar que el conocimiento de embarque da fé entre todos los interesados en el cargamento, llenando más allá al incluir también a los aseguradores. (7)

Por lo que corresponde al Artículo 284, éste se refiere al caso de diferencias existentes entre los conocimientos de embarque en un mismo cargamento, señalando que se estará al que posee el capitán del buque, ya que éste será el que haga fé. (8)

-
- 4.- Mantilla Molina, Roberto L. Derecho Mercantil. Introducción y conceptos fundamentales. Sociedades. México, Editorial Porrúa, S.A., 1961. Quinta Edición. pp. 3 a 21.
 5.- Valroger, Lucien de. Op. cit. Tomo II. pp. 248 a 257.
 6.- Ibidem. pp. 257 a 261.
 7.- Ibidem. pp. 262 a 266.
 8.- Ibidem. pp. 266 a 268

Finalmente, el Artículo 285, hace referencia a quién debe entregar las mercancías el capitán, señalando que deberá ser al comisionista o consignatario. (9)

Como podemos ver, poco varió con respecto a lo que, por ejemplo, citaban un siglo antes sobre el particular las " Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy Noble y muy Leal Villa de Bilbao ", en su Capítulo Diez y Ocho " De los fletamentos de navíos y conocimientos que hacen los capitanes, ó maestros, y su forma ", números 34 a 46. (10)

Por otra parte, al iniciarse los viajes regulares en el Océano Atlántico en 1833 del vapor " Royal William ", los servicios de líneas se desarrollaron, provocando el crecimiento del comercio marítimo internacional, dando como resultado la aparición de las grandes potencias coloniales marítimas del Siglo XIX: Alemania, Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Italia, Países Bajos y Rusia, entre otras. (11)

Situación que se complica al abrirse el primer canal internacional de navegación, Suez 1869, que dió origen al nacimiento de las conferencias marítimas de fletes, creándose la primera en 1875: " United Kingdom/Calcutta/United Kingdom Freight Conference "(12), lo que determinará a la larga la presión decisiva sobre las legislaciones nacionales que no eran suficientes para exigir responsabilidades a los porteadores, que en sus conocimientos de embarque incluían un buen número de cláusulas de exoneración. (13)

-
- 9.- Ibidem. pp. 269 a 273.
10.- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación... pp. 93 y 94.
11.- Encyclopaedia Britannica. Chicago, William Benton Publisher, 1961. Vol. 20. pp. 528 y 527.
12.- Deakin, B.M y Seward, T. Shipping Conferences. A study of their origins, development and economic practices. Cambridge, Cambridge University Press, 1973. pp. 13 a 23.
13.- Rodiere, René. Op. cit. Tomo II. pp. 364 y 365.

De lo antes examinado podemos afirmar que fueron tres las grandes causas que provocaron la búsqueda de la uniformidad legislativa internacional sobre los conocimientos de embarque:

- a).- La necesidad de alcanzar, en el Derecho Marítimo, una uniformidad en el ámbito internacional, pues el tráfico marítimo tiene precisamente tal característica.
- b).- La necesidad de proteger a los cargadores frente al exceso de cláusulas de exoneración de responsabilidad que los porteadores o transportistas utilizaban en sus conocimientos de embarque.
- c).- Derivada de la anterior, insuficiencia de los derechos nacionales del Siglo XIX para limitar esas cláusulas de exoneración.(14)

Por su parte, René Rodiere, afirma que dos fueron las razones principales que provocaron la reacción legislativa:

1.- La imprecisión de los conocimientos de embarque, en cuanto a que de la redacción de sus cláusulas no se podía tener seguridad alguna, ya que en ellas se señalaban términos como " que dice ser ", " peso o cantidades desconocidas ", " dice contener ", o bien " dice pesar. "

2.- En el caso de admitir la responsabilidad del porteador o transportista, ésta se eliminaba a la larga, por otra cláusula que le exoneraba de tal responsabilidad, de esta manera, las cláusulas de este tipo se multiplicaban. (15)

III.2. La Ley Harter del 1º de julio de 1893.

La reacción contra esa actividad no se hizo esperar, y surge, precisamente, en uno de los países más grandes del mundo, que en ese entonces era preferentemente cargador, pues su marina mercante era muy reducida y dependía, por lo mismo, de la británica, nos referimos a Estados Unidos. Así, el 13 de febrero de 1893 aprobó una ley propuesta en el Congreso por el Senador Michael Harter, entreando en vigor el 1º de julio siguiente. (16)

14.- Sánchez Calero, Fernando. Op. cit. pp. 11 y 12.

15.- Rodiere, René. Op. cit. p. 364.

16.- Ripert, Georges. Op. cit. Tomo II. pp. 265 y 266.

En esa Ley, que recibiría el nombre de su autor, se señalaba claramente que su aplicación abarcaba a todo el transporte marítimo que se originara desde ese país o bien desde cualquier otro que tuviera como destino final algún puerto norteamericano, no importando la nacionalidad del buque en que se realizara. (17)

Según explicaba el propio Harter en el proyecto que propuso, se trataba de evitar que una de las partes contratantes impusiera condiciones draconianas en aquellos casos en que no pudiera discutirse libremente el texto de las cláusulas del contrato, ejemplo de lo cual era el conocimiento de embarque. (18)

De manera sucinta, el contenido de la Ley Harter hacía referencia a que:

1.- La inserción en los conocimientos de embarque, o bien cualquier documento similar, por parte del naviero, armador, agente marítimo o capitán, de una cláusula de exención de responsabilidad por pérdida o avería resultante de negligencia, falta u omisión en el embarque, estaba, custodia, cuidado y entrega de las mercancías transportadas será ilegal y nula.

2.- Asimismo, será ilegal y nula la cláusula en que se eluda, disminuya o atenue la obligación de ejercer la debida diligencia en equipar, avituallar y poner el buque en el debido estado de navegabilidad.

3.- Se exime de responsabilidad al transportista o porteador, cuando se observa cuidadosamente la debida diligencia en poner el buque en perfecto estado de navegabilidad, si surgen faltas de carácter náutico, caso fortuito o fuerza mayor, vicio propio de las mercancías o sus embalajes o bien por razón de la asistencia y salvamento marítimos.

17.- Idem. p. 266.

18.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. p. 609.

4.- Se exige la obligación del porteador o transportista para entregar oportunamente el conocimiento de embarque, indicando en él marcas, números y cantidad de bultos, estado aparente de las mercancías, señalando si tales datos fueron proporcionados por el porteador o el cargador, siendo tal documento prueba del recibo de las mercancías.

5.- Se sanciona la violación a la Ley Harter con multa que no excederá de los 2,000 dólares quedando, desde luego, el buque afecto al pago de la misma, pudiendo ser retenido por orden de cualquier tribunal de distrito de los Estados Unidos; la mitad de la multa irá a la parte perjudicada y la otra al Gobierno de los Estados Unidos.

6.- La Ley Harter no modifica las secciones 4281, 4282 y 4283 de los Estatutos Revisados de los Estados Unidos, o cualquier otro estatuto en el que se establezca responsabilidad del buque, sus navieros, armadores o agentes marítimos.

7.- Los Artículos 1º y 4º de la Ley Harter no se aplican al transporte de animales vivos.

8.- Finalmente, la Ley Harter entrará en vigor el 1º de julio de 1893. (19)

Después de este breve examen de la Ley Harter, podemos concluir que en este documento legislativo se hace clara distinción entre las faltas náuticas y las faltas comerciales, por lo que se refiere a la inclusión de cualquier cláusula de exoneración o limitación sobre estas últimas puede decirse que carecen de valor.

Pero, las pérdidas o daños por faltas náuticas, caso fortuito o fuerza mayor, vicio propio de la mercancía o culpa del cargador o de un tercero si pueden ser exonerados de responsabilidad, siempre que el porteador o transportista haya observado la debida diligencia (due di-

19.- Colinvaux, Raoul P. Carriage by Sea. British Shipping Laws. Londres, Stevens and Sons, Ltd., 1963. Décimo Primera Edición. Tomo I, Vol. 2. pp. 204 a 206.

ligence) en poner el buque en todos aspectos en estado de navegabilidad, debidamente equipado y avituallado, además de todo aquello que le permita mantener esa situación.

Luego, como atinadamente nos señala Georges Ripert, el gran maestro francés, el éxito de esta legislación se encuentra precisamente en el establecimiento de la no aceptación de cláusulas de exoneración de responsabilidad, de no ser aquellas derivadas de hechos o faltas en la navegación o en la administración. (20)

Dicha legislación norteamericana fué complementada durante la Primera Guerra Mundial por la Ley del 21 de agosto de 1916, sobre los conocimientos de embarque (Bills of Lading Act), ley destinada a conceder un mayor valor al conocimiento de embarque, así como a procurar el desarrollo de los créditos bancarios. Más tarde fué modificada por una disposición de igual rango del 4 de marzo de 1927. (21)

Sin embargo, al aceptar los Estados Unidos la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, emitieron la Ley sobre Transporte de Mercancías por Mar del 15 de julio de 1936, la que no derogó la Ley Harter, ya que puede seguir aplicándose supletoriamente, cuando este Ley no sea clara. (22)

Pronto la Ley Harter inspiró a otras legislaciones, especialmente las que se adoptaron en los Dominios Británicos, así, en Nueva Zelanda la " Snipping and Seamen Act ", de 1903; la " Sea Carriage of Goods Act " o " Paramount Act " de Australia, del 15 de diciembre de 1904; la " Canadian Water Carriage of Goods Act ", del 4 de mayo de 1910 en

20.- Ripert, Georges. Op. cit. Tomo II. p. 266.

21.- Idem.

22.- Idem.

Canadá; y la ley de Terranova " New Foulard Act ", del 30 de abril de 1932. Todas las cuales se modificaron posteriormente al adoptarse por estos países la Convención de Bruselas de 1924. (23)

No cabe duda que esta Ley tuvo, asimismo, una influencia decisiva en la Convención de Bruselas de 1924, ya que al hacer el análisis de ésta veremos su importante relación y coincidencia.

III.3. La Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque o Reglas de La Haya y su Protocolo de Modificación de 1968 o Reglas de Wisby.

El primer antecedente de las Reglas de La Haya fué la formación de las Reglas de York y Amberes, pues no cabe duda que el éxito alcanzado por éstas hizo pensar seriamente a los armadores, aseguradores, cargadores y demás interesados en el negocio marítimo, que este logro podía alcanzarse también en el transporte marítimo de mercancías.

Las primeras reglas que se recuerdan sobre el particular fueron las de Glasgow de 1860, adoptadas en la ciudad cuyo nombre llevan, en la reunión que bajo los auspicios de la "National Association for the Protection of Social Sciences" de Londres, celebrada del 24 al 29 de septiembre del mismo año, y en las que surgieron las primeras nueve reglas.

El Comité encargado de redactar un proyecto de reglamentación, presentó un posible Código Internacional de la Avería Gruesa o Común, con 126 Artículos, a la Conferencia de Londres de 1861, la que sin embargo, no lo aceptó. (24)

En 1864, en la Ciudad de York, se aprobaron las once primeras reglas básicas sobre las averías gruesas o comunes, al mismo tiempo que en 1865 se adoptaban las Reglas de Sheffield sobre un modelo de contra-

23.- Ibidem. pp. 266 y 267.

24.- Fariña, Francisco. Las Averías Comunes y su liquidación. Madrid, Oficina Central Marítima, 1965. pp. 19 a 24.

to de fletamento. (25) Precisamente, hay que aclarar que antes no había distinción plena entre los contratos de fletamento y de transporte marítimo de mercancías, pues nos dice Rodiere, que esto no va a suceder sino hasta cuando se da cima a las Reglas de La Haya. (26)

Ambas regulaciones siguieron su propio camino, aún cuando fueron tomadas las dos por la Asociación para la Reforma y Codificación del Derecho de las Naciones, creada en 1873, y que al trasladar su sede a Londres en 1895, cambió su nombre por el de Asociación de Derecho Internacional (ILA).

Las Reglas de York fueron revisadas en las Conferencias de La Haya de 1875; de Bremen de 1876; de Amberes de 1877, lugar en el que se adoptó la décimo segunda regla, de ahí su nombre actual de Reglas de York y Amberes; Francfort del Main 1878; Londres 1879; Berna 1880; Hamburgo 1885; Liverpool 1890; Génova 1892, en la que se declararon abolidas las Reglas versión 1877, para evitar confusiones; Amberes 1903, en la que se acepta una nueva regla para resolver el problema que presentaba la inserción de las cláusulas de negligencia " negligence clause ", en los conocimientos de embarque, exonerando de responsabilidad al porteador o transportista por las faltas del capitán y la tripulación; Berlín 1906; Londres 1910; París 1911; Madrid 1913, en la que se da por primera vez, dentro de las Reglas de York y Amberes, el concepto de avería gruesa o común; Estocolmo 1924, en que ya se presentan 7 reglas alfabéticas y 23 reglas numeradas con dígitos romanos, tal y como llegaron hasta la versión de 1950; Amberes 1948, en que se revisó la Regla XXII; posteriormente se aprobó la versión 1950 en la Cuadragésima Cuarta Con-

25.- Malvagni, Atilio. Op. cit. p. 593.

26.- Lowndes, Richard y Rudolf, G.R. The Law of General Average. British Shipping Laws. Londres, Stevens and Sons, Ltd., 1975. Décima Edición. Vol. 7. pp. 481 y siguientes.

ferencia de la ILA; finalmente, el Comité Marítimo Internacional (CMI), en su Trigésima Conferencia, celebrada en Hamburgo del 1º al 15 de abril de 1974, revisó las Reglas, que a partir de ese momento se conocen con el nombre de Reglas de York y Amberes 1974. (27)

Por lo que toca a las Reglas de Sheffield, éstas fueron revisadas en las Conferencias de la ILA de Londres de 1879, Berna 1880, Liverpool 1882 y Hamburgo 1885, ocasión en la que se adoptaron las " Reglas de Hamburgo ", a través de las cuales se pretendía determinar la responsabilidad convencional del porteador o transportista. En 1893, en Londres, se adoptaron las " Reglas de Fletamento de Londres ", que fueron otra tentativa, como las anteriores, sin mayor mérito que el pasar a la Historia como antecedentes de las Reglas de La Haya o Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de 1924. (28)

Por su parte el CMI también se preocupó por resolver los graves conflictos de leyes que en esta materia se daban, así, en sus Conferencias de Venecia 1907 y Bremen 1909 estudió lo relativo a la cuestión del reglamento del flete y de la supresión del flete a distancia. En Paris, 1911, se amplió la discusión, llegándose a pensar seriamente en la elaboración de un Código Internacional del Fletamento, anteproyecto que se presentó a la Conferencia de Copenhague de 1913, fracasando su aceptación, ya que el propio CMI tuvo que reconocerlo así en su Conferencia de Amberes de 1921. (29)

27.- González Lebrero, Rodolfo A. Op. cit. p. 517.

Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 593 y 594.

28.- Ibidem. pp. 594 y 595.

Rodiere, René. Op. cit. p. 364.

Ante tan grave situación el CMI unió sus esfuerzos a la ILA, la que en su Trigésima Conferencia, celebrada en La Haya en 1921, adoptó las Reglas de La Haya, llamadas también " Reglas sobre el Transporte Marítimo bajo Conocimiento de Embarque." En esa ocasión se contó con el apoyo de armadores, aseguradores, banqueros y cargadores, que se comprometieron a hacer participar a los demás intereses en el negocio marítimo, proponiéndose hacer aplicables dichas Reglas a más tardar el 31 de enero de 1922.

Sin embargo, pronto pudieron percatarse que no sería fácil adoptar unas Reglas por un acuerdo voluntario de los interesados, de nada sirvió que se urgiera a éstos, en la Trigésima Primera Conferencia de la ILA, celebrada en Buenos Aires en 1922, de que aplicaran las Reglas. En octubre del mismo año, en la Conferencia de Londres del CMI, se comprobó finalmente que solo mediante la adopción de un convenio internacional sería posible aplicar las Reglas de La Haya. (30)

Por otra parte, el " Imperial Shipping Committee " del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, organismo que agrupaba a todos los cargadores del Imperio Británico, en febrero de 1921 había llegado a la conclusión de que era necesario establecer una legislación para todo el Imperio, inspirada en la ley canadiense " Canadian Water-Carriage of Goods Act ", de ahí que los armadores ingleses decidieran participar en la Conferencia de la ILA que dió vida a las Reglas de La Haya. (31)

Cinco días de discusiones fueron necesarios para alcanzar el texto de las Reglas, desde luego, donde más se centraron éstas fué en las posiciones opuestas respecto a:

30.- Ibidem. pp. 365 y 366.

31.- Ibidem. p. 366.

a).- Obligaciones del transportista o porteador, que quedaron establecidas en el Artículo 3º, y que favorecían, desde luego, a los cargados res.

b).- Definición de las causas de exoneración del transportista o porteador y de la limitación de su responsabilidad, Artículo 4º, que por supuesto favorecía la posición de los transportistas o porteadores. (32)

Esta última cláusula fué la más discutida, ya que se trataba de limitar la limitación, valganos la redundancia, de responsabilidad, según afirmaba el especialista francés Leopold Dor, y de evitar que el transportista fuera condenado a una suma tan ridícula, que su responsabilidad a la larga se diluyera en exceso. (33)

Como ya vimos, se llegó a la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo de 1924, celebrada en Bruselas, en la que se aprobó el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, 25 de agosto de 1924, por catorce países: Alemania, Bélgica, Chile, España, Estados Unidos, Estonia, Francia, Hungría, Italia, Japón, Polonia y la Ciudad Libre de Dantzig, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania y el Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos, hoy Yugoslavia, países que en ese entonces representaban las dos terceras partes del tonelaje de la marina mercante mundial. (34)

Hasta 1982 sumaban 80 los países que habían aceptado, adherido, aprobado o ratificado la Convención, entre los que no está México, muchos de los cuales en ese entonces eran aún posesiones británicas, france-

32.- Ibidem. p. 367.

33.- Ibidem. pp. 367 y 368.

34.- Conventions de Droit Maritime (Conventions de Bruxelles). Signatures. Ratifications. Adhésions. Déclarations. Reserves. Denonciations. Bruselas, Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Exterieur et de la Cooperation au Developpement de Belgique, 1980. p. 29.

sas, holandesas y portuguesas; además , solo seis países iberoamericanos lo han aceptado: Argentina, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú y la República Dominicana y diez países de habla inglesa en las Antillas: Antigua-Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Granada, Guyana, Jamaica, San Cristóbal-Nevis-Anguilla, Santa Lucía, San Vicente y Trinidad-Tobago.

Por otra parte, algunas islas de posesión inglesa en la zona de América, son parte de la Convención, de acuerdo con lo dispuesto en su Artículo 13: Bermudas, Islas Caimán, Islas Malvinas, Islas Turcos y Caicos, Islas Vírgenes Británicas y Montserrat. Finalmente, el país más importante del Continente Americano, los Estados Unidos. (35)

La Convención de Bruselas de 1924 recibió el nombre de " Reglas de La Haya ", precisamente por reproducir las que fueron aprobadas en 1921 con el mismo nombre en la Trigésima Conferencia de la IIA, celebrada en esa ciudad.

Durante cuarenta años, la Convención, que entrara en vigor el 2 de junio de 1931, no fué modificada, pero ello no había impedido que a lo largo de su vida hubiera sido atacada. Así, la Cámara de los Lores de la Gran Bretaña fué la primera en hacerlo, al imponerle a un armador inglés la obligación de reparar el daño causado por un vicio de su embarcación, de los no previstos por la Convención como vicio oculto, con lo que los armadores, aseguradores, autoridades, banqueros y usuarios se percataron de que la Convención tenía algunos defectos que era necesario eliminar.

Otro problema que se hubo de encarar fué el relativo al ámbito de aplicación, tal y como se disponía en el Artículo 10 de la Convención:

35.- Ibidem pp. 30 a 33.

" Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todo conocimiento establecido en uno de los Estados contratantes." (36)

En dos Conferencias del CMI, Rijeka 1959 y Estocolmo 1963, se presentó una resolución relativa al Artículo 10, que llevó a un debate concerniente a la revisión del Convenio, trabajos a los que se opusieron las asociaciones nacionales de Francia y Grecia, entre otras, pues consideraban que se comprometía la obra de unificación lograda en la materia en 1924.

A pesar de tal situación, la Conferencia de Estocolmo de 1963 aprobó un proyecto, firmado en Wisby, que se remitió a la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo de 1967, en el que se preveían, entre otras cosas, las siguientes modificaciones:

a).- Revisión del Artículo 10, en lo relativo a la aplicación de la Convención.

b).- Revisión del Artículo 4º, en lo relativo a la manera de calcular la reparación debida por el transportista o porteador en caso de que se presente su responsabilidad.

c).- Revisión del Artículo 3º, por lo que toca a la responsabilidad de los armadores. (37)

La Conferencia no llegó a ningún acuerdo sobre esta materia, aún cuando se adoptaron en ella las siguientes convenciones internacionales:

1.- Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Cier
tas Reglas en Materia de Transporte de Equipajes de Pasajeros por Mar.

36.- Conventions Internationales de Droit Maritime... p. 32.

37.- Rodiere, René. Op. cit. Tomo II. p. 372.

2.- Convención Internacional de Bruselas relativa a la Inscripción de Derechos relativos a los Buques en Construcción.

3.- Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimos.

4.- Protocolo de Modificación de la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento Marítimos. (38)

Por lo anterior, se convocó a un nuevo período de sesiones de la Conferencia, la que finalmente, 23 de febrero de 1968, adoptó el Protocolo de Modificación de la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, el que entró en vigor el 23 de junio de 1977, siendo sus partes contratantes hasta 1982 los siguientes países: Bélgica, Dinamarca, Ecuador, Francia, Líbano, Noruega, Polonia, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República Democrática de Alemania, Singapur, Sri Lanka, Suecia, Suiza y Tonga. (39)

Este Protocolo recibió el nombre de " Reglas de Wisby ", por que nacen precisamente del proyecto de Estocolmo, firmado en la Ciudad de Wisby, ubicada en la Isla de Gotlandia en Suecia, y en recuerdo, asimismo, de las " Hogeste Water-Recht tho Wisby." (40)

Ahora pasaremos al examen de las Reglas de La Haya y de las Reglas de Wisby. La Convención de 1924 consta de 16 Artículos y un Protocolo de Firma; a su vez, el Protocolo de Modificación tiene 17 Artículos, de los cuales solo los cinco primeros establecen las modificaciones y adi-

38.- Conventions de Droit Maritime... pp. 109 a 119.

39.- Ibidem. pp. 43 a 45.

40.- Blas Simone Osvaldo. Op. cit. p. 15.

ciones respectivas. Así, en el 1º se modifica el Artículo 3º de la Convención; en el 2º se modifica el Artículo 4º; en el 3º se agrega un Artículo 4º bis; en el 4º se modifica el Artículo 9º; y, finalmente, en el 5º se modifica el Artículo 10. (41)

De tal suerte, que haremos el comentario del contenido de la Convención ya modificada, sin tomar en cuenta la versión anterior de los Artículos cambiados o ampliados, toda vez que las Reglas de Wisby son hoy día un texto vigente.

El Artículo 1º de la Convención se ocupa de definir algunos términos que serán usados a lo largo de su articulado:

a).- Porteador, que comprende al naviero y al armador.

Aquí cabe hacer una clara distinción entre naviero y armador, el problema de la confusión parte de que en el idioma inglés sólo se usa un término para señalar a ambos personajes del negocio marítimo: "ship-owner", al que se describe como cualquier persona que está autorizada a ser registrada como el propietario de una o más acciones sobre un buque. (42)

Sin embargo, en español si hay una distinción entre ambos, así, el armador es la persona que asume el ejercicio de la explotación comercial y marítima del buque, sea o no propietario de éste.

El naviero es el propietario del buque, el que ejerce el derecho de propiedad, es decir la facultad de gozar y disponer del buque con exclusión del ajeno arbitrio, pero este puede convertirse en armador, si ejerce la actividad, por sí mismo, de la navegación del buque. (43)

En tanto que el armador, es siempre, el titular del ejercicio de la

- 41.- Conventions Internationales de Droit Maritime... pp. 27 a 39.
 42.- Stevens, Edward F. Op. cit. p. 82.
 43.- González Lebrero, Rodolfo A. Op. cit. pp. 160 y 161.
 Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. Op. cit. pp. 225
 226.

navegación del buque, es decir el que lo hace navegar por cuenta y riesgo propios. Así, armar un buque, quiere decir dotarlo de todo lo necesario para hacerlo navegar, esta definición estaría incompleta, si nosotros no vemos que tal acto tiene dinamismo, ya que supone la titularidad del uso del buque, su tenencia y la designación del capitán. (44)

Cuando una persona celebra con un naviero el contrato de locación, llamado en inglés " bareboat charter " o " demise charter ", se convierte en armador, ya que el naviero le está concediendo el uso, goce y tenencia del buque a través de ese contrato. En el mundo marítimo actual, en un 80% los propietarios o navieros de los buques son también sus armadores, y sólo un 20% son simplemente armadores, sin ser navieros, precisamente gracias al contrato de locación de la embarcación. (45)

b).- Contrato de transporte, que es aquel formalizado en un conocimiento de embarque, para trasladar mercancías a través del mar.

c).- Mercancías, que comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, excepto animales vivos y carga colocada sobre cubierta.

d).- Buque, es decir, cualquier embarcación que se emplee para el transporte de mercancías a través del mar.

e).- Transporte de mercancías, es decir, el tiempo que transcurre desde la carga de las mercancías, hasta su descarga del buque. (46)

44.- Idem.

45.- Alderton, Patrick M. Sea Transport. Operation and Economics. Londres, Thomas Reed Publications Limited, 1980. Segunda Edición. pp. 132 y 133.

46.- A menos que indiquemos otra fuente, para el análisis de las Reglas de la Haya y de las Reglas de Wisby nos hemos basado en las siguientes obras:

Conventions Internationales de Droit Maritime... pp. 27 a 39.
Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, José Luis. Código de Leves Marítimas. Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1980. pp. 1827 a 1836.
Azcárraga, José Luis de. Legislación Internacional Marítima. Madrid, Ministerio de Marina, 1955. pp. 699 a 706.
Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. pp. 610 a 620.

Estos conceptos se han incorporado en las legislaciones nacionales que reproducen las Reglas de La Haya, así como en el clausulado tipo de los conocimientos de embarque hoy día en circulación en el mercado mundial.

Ahora, el Artículo 2º manifiesta que el porteador del contrato de transporte de mercancías por mar estará sometido a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que establece la Convención, respecto de la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de las mercancías. Desde luego, que deberá tomar en cuenta las reservas que se establecen en el Artículo 6º, y que adelante comentamos.

Entrando al análisis del Artículo 3º, éste nos habla de las obligaciones del porteador, destacando lo relativo al ejercicio de la debida diligencia para poner el buque en estado de navegabilidad, armándolo, equipándolo y avituallándolo.

La debida diligencia o diligencia razonable, es aquella relacionada con las circunstancias de cada caso, según la naturaleza del viaje, la carga a transportar, los conocimientos y experiencias del momento, definición muy amplia que nos ofrece el gran maestro argentino Atilio Malvagni, que, sin embargo, nos deja en grandes dudas.

Desde luego, en esto se descarta la existencia de vicios ocultos que no hayan podido ser descubiertos mediante el ejercicio, precisamente, de una diligencia razonable. (47)

También debe cuidar el armador el limpiar y poner en buen estado las

47.- Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 607 y 608.

Es muy recomendable la lectura de las obras siguientes por entero para comprender mejor lo relativo a las Reglas de La Haya y las Reglas de Wisby:

Astle, W.E. Shipping and the Law... 260 pp.

Astle, W.E. Hague Rules Law Digest... IX y 90 pp.

bodegas del buque, así como sus cámaras frías o frigoríficas, en fin to dos los lugares en donde deberán acomodarse las mercancías, a fin de que se transporten y conserven adecuadamente. Además, deben, asimismo, cuidar y manejar apropiadamente las mercancías durante su carga, travesía y descarga; para entregar después el conocimiento de embarque, en el que se anotarán los datos proporcionados por el cargador para identificar las mercancías, pudiendo el porteador, el capitán o el agente marítimo no consignar tales datos cuando tengan fundadas sospechas de que los mismos no representan a las mercancías recibidas.

Por lo mismo, los conocimientos de embarque, en realidad establecen una presunción " juris tantum ", es decir salvo prueba en contrario, de que se han recibido las mercancías en la forma antes descrita; prueba que no será admitida cuando se haya transferido el documento o un terce ro de buena fé.

El cargador deberá de indemnizar al porteador por los daños o perjuj cios que sufra por la inexactitud de los datos proporcionados sobre las mercancías.

Asimismo, también se presume " juris tantum " la entrega de las mercancías, en la forma establecida por el conocimiento de embarque, a menos de que antes o en el momento en que se retiren las mercancías se de aviso al porteador o a su agente por escrito, de las pérdidas o daños que hayan sufrido las mercancías, así como la naturaleza de los mismos.

Si tales daños o pérdidas no fueran aparentes, se dan tres días, siguientes a la entrega, al tenedor del conocimiento de embarque para pre sentar ese aviso, pero si el estado de las mercancías fué comprobado en forma contraria a la reserva por escrito, en el momento de la descarga, será inútil tal reserva escrita.

En todo caso, la acción para presentar la reclamación por daños y perjuicios deberá ejercitarse en el plazo de un año, a partir del momento de la entrega, o bien que debieron de entregarse los bienes transportados, pudiendo las partes de manera convencional ampliar ese plazo, debiendo, asimismo, tanto el porteador, como el tenedor del conocimiento de embarque o receptor de las mercancías darse todas las facilidades razonables para que puedan inspeccionar y comprobar el estado de las mismas.

Por lo que toca a las acciones de indemnización contra terceros, podrán ejercitarse aún después de transcurrido el año de que antes hablabamos, si lo permite la ley del tribunal que conoce del caso, sin que el mismo sea menor de tres meses, a contar del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o bien recibido una notificación de citación.

Se permite la emisión del conocimiento de embarque recibido para embarque, pudiendo después a solicitud del cargador, ponerle el capitán o el agente marítimo un sello o estampilla en el que se señale " embarcado ", dando los demás datos del buque, puerto y fecha de embarque.

Finalmente, el propio Artículo 3º, inciso 8, establece, precisamente, la materia más importante del tratado: la responsabilidad del porteador para con los cargadores por las pérdidas o daños de las mercancías, que sobrevengan por la falta, incumplimiento o negligencia de los deberes y obligaciones del transportista, establecidos a lo largo del Artículo aquí comentado, como tampoco atenuando tal responsabilidad en forma no prevista por la propia Convención.

Por lo mismo, toda cláusula de exoneración o atenuación será nula y sin valor alguno, exceptuándose las establecidas en este acuerdo internacional, que son las únicas que el porteador puede invocar en su prove

cho.

Pasando ahora al Artículo 4º, éste, en realidad, es el que establece precisamente la limitación de las responsabilidades del porteador o transportista. Así, se inicia señalando que no es responsable por la falta de navegabilidad del buque, siempre que pueda probar que ejerció la debida diligencia para ello.

Tampoco responderá de las faltas del capitán, la tripulación, práctico o personal destinado al manejo del buque o su navegación por el armador; de los casos fortuitos o de fuerza mayor; salvamento, asistencia o cambios de ruta razonables; culpa del cargador; o cualquier causa ajena al porteador o su agente marítimo.

Si el cargador declara, antes de cargar las mercancías, su naturaleza y valor, y su declaración es incluida en el conocimiento de embarque, el porteador responderá hasta por ese monto en caso de daño o pérdida. Pero, si no hay tal declaración, ni el buque, ni el porteador, responderán por una cantidad superior a los 10,000 francos oro por bulto o unidad, o de 30 francos oro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose desde luego el límite más alto.

El franco que aquí se menciona es una cantidad consistente en 65.5 miligramos de oro de 900 milésimas y la fecha de conversión en moneda nacional será establecida por la ley del tribunal que conozca del caso.

Por su parte, las empresas armadoras en la práctica han establecido límites consistentes en determinada suma por bulto, bien 100 libras esterlinas o bien cien dólares de los Estados Unidos, según se ubiquen en el área de esas monedas. Recientemente, en este último país, se ha establecido una suma que llega hasta los 500 dólares por bulto.

En España, al adoptarse el Convenio de 1924 y emitir una ley sobre el particular, 1949, se estableció el límite de 5,000 pesetas por bul-

to. Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no establece cantidad alguna, pero señala claramente que la responsabilidad del porteador o transportista por la pérdida o daño de la carga por su culpa, comprende la obligación de pagar de acuerdo con el valor de los bienes en el lugar y fecha señalado para la entrega, así como la indemnización de los daños y perjuicios que causen por ello. (48)

Por supuesto, que ni el buque, ni el porteador, podrán beneficiarse de tal límite de responsabilidad, si el cargador o tenedor del conocimiento de embarque prueban que el daño o la pérdida son resultantes de un acto u omisión del porteador con el ánimo de causar daño o bien actuar de manera temeraria a sabiendas de que se causará o bien se provocará la pérdida de las mercancías. Como podemos ver la prueba de la carga está en contra del cargador, pues es él quién debe probar que el armador causó los daños o pérdidas de las mercancías.

El límite establecido en este Artículo podrá ser aumentado libremente por acuerdo entre las partes contratantes, es decir, deja en libertad a los interesados para elevar los límites de responsabilidad, que nunca excederán de la fortuna del mar, o sea el valor del buque.

El valor de las mercancías se calculará en base a la fecha y lugar en que se descarguen o bien debieron descargarse de acuerdo con los términos establecidos en el contrato, tomando en consideración las cotizaciones de las mercancías en la bolsa, o bien el precio corriente de mercado, o según el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad.

Los contenedores y paletas que se empleen para agrupar mercancías se considerarán, para el objeto de establecer el límite de responsabilidad,

48.- Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, José Luis. Op. cit. p. 1840.
Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes Complementarias... Artículo 177. p. 524.

como un bulto unitario.

El cargador debe responder de la inexactitud de sus declaraciones so
bre las mercancías, debiendo indemnizar al porteador de las pérdidas,
daños, y gastos que sufra por tales inexactitudes; desde luego, éste no
limita la responsabilidad y obligación del porteador respecto de tercer
ros con los que haya contratado.

Asimismo, el cargador no responderá de las pérdidas o daños sufridos
por el porteador o el buque, y que procedan o resulten de cualquier cau
sa, sin que exista culpa de él, sus agentes, empleados o representan
tes.

Las mercancías peligrosas deberán ser declaradas, y si son embarca
das sin conocimiento del porteador, éste podrá, sin indemnización alguna
de su parte, destruirlas, desembarcarlas en cualquier lugar o transfor
marlas en inofensivas, respondiendo además el cargador de los daños y
perjuicios que sufra el porteador, el buque y el resto del cargamento.

Si por el contrario, el porteador conociera tales mercancías peligro
sas, podrá, asimismo, adoptar esas mismas medidas, sin responsabilidad
de su parte, cuando lleguen a constituir un peligro para el buque o el
resto del cargamento, siempre que no se trate de avería gruesa, cuando
proceda declararla.

En relación con el Artículo 4ºbis, éste señala también, que debe to
marse nota que las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad esta
blecidas en la Convención serán aplicables a toda acción que se ejerza
en contra del porteador en la reclamación de daños o pérdidas de las
mercancías objeto del contrato de transporte marítimo, no importa que
la acción se base en responsabilidad del tipo contractual o extracon
tractual.

También podrán invocar tales exoneraciones o limitaciones de respon

sabilidad los empleados o agentes marítimos del porteador, cuando se ejerza contra ellos la acción antes citada, a menos que se demuestre que el daño o la pérdida de la mercancía es el resultado de un acto u omisión de tales empleados o agentes del porteador, hechos con el fin de causar el daño o la pérdida, o temerariamente y a sabiendas, actue, conociendo que éstos se producirán.

Pasando ahora al Artículo 5º, éste se refiere a la posibilidad que tiene el porteador, facultativamente, de poder libremente abandonar todos o parte de sus derechos o aumentar sus obligaciones y responsabilidades que le correspondan, debiendo en tal caso insertarlo en el conocimiento de embarque.

La Convención no se aplica a las pólizas de fletamento, nos dice el Artículo comentado, pero si con motivo de un contrato de esta naturaleza se expide un conocimiento de embarque, éste queda sometido a los términos del acuerdo internacional que aquí se estudia.

Aquí cabe hacer clara mención, de carácter práctico, acerca de que documento prevalece para el caso de que se extiendan una póliza de fletamento y un conocimiento de embarque al mismo tiempo, desde luego, entre fletante y fletador las cláusulas de la póliza de fletamento prevalecen entre las partes contratantes, a menos que éstas convengan lo contrario, pero no así para los terceros, tenedores del conocimiento de embarque de buena fé.

No obstante lo anterior, si el fletante logra incluir en el conocimiento de embarque la leyenda " según póliza de fletamento ", el tercero quedará obligado por la póliza de fletamento. (49)

Acepta que se inserten disposiciones lícitas sobre averías gruesas o
49.- Malvagni, Atilio. Op. cit. pp. 131 a 134.

comunes, nos sigue diciendo el Artículo, en los conocimientos de embarque, ésto ha permitido que la mayoría de los armadores de buques en sus conocimientos de embarque incluyan las Reglas de York y Amberes, que como ya vimos tratan de esta materia.

El Artículo 6º, se refiere a mercancías especiales exceptuadas del conocimiento de embarque, es decir, que el capitán, el porteador o su agente quedan en libertad de establecer las condiciones y estipulaciones que estimen convenientes y sin las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que hemos visto establecidas en el Artículo 4º, respecto de mercancías determinadas, siempre que tales acuerdos no sean contrarios al orden público, ni afecten el cuidado y diligencia debidos a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas, eso si, y claro está, siempre que no se haya expedido, ni se expida un conocimiento de embarque, y que tales acuerdos se expresen en un recibo, que será un documento no negociable, indicando este carácter en el mismo, surtiendo además plenos efectos legales.

Esta disposición no se aplica a cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones mercantiles corrientes, solo a aquellos en las que el carácter y condición de los bienes sean de tal naturaleza que justifiquen el acuerdo especial.

A través del Artículo 7º se permite a las partes contratantes en el transporte marítimo a insertar en el conocimiento de embarque condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por las pérdidas o daños que puedan sufrir las mismas antes de la carga y después de la descarga de ellas.

El Artículo 8º, permite a la Convención respetar disposiciones vigen

tes en relación con la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima. Entre otras disposiciones podríamos señalar las siguientes:

1.- Convención Internacional de Bruselas sobre la Limitación de la Responsabilidad de Propietarios de Embarcaciones Marítimas, 10 de octubre de 1957.

2.- Convención de 1976 sobre la Limitación de la Responsabilidad en Materia de Reclamaciones Marítimas, Londres 19 de noviembre de 1976.(50)

Respecto al Artículo 9º, podemos decir que la Convención también se aplicará, sin perjuicio de las disposiciones de convenios internacionales o leyes nacionales sobre responsabilidad por daños nucleares.

Ahora bien, el Artículo 10 nos habla del problema del ámbito de aplicación, que presenta ya el texto, tal y como fuera formulado en el Proyecto de Estocolmo y que modificó a la Convención original a través del Protocolo de 1968.

Es decir, que la Convención se aplicará a todo conocimiento de embarque que realtivo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:

a).- El conocimiento sea extendido en un Estado contratante.

b).- El transporte marítimo tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante.

c).- El conocimiento de embarque estipule que el contrato se registrará por las disposiciones del Convenio o bien de cualquier legislación que las aplique o les de efecto, no importando la nacionalidad del buque, el porteador, el cargador, el consignatario o bien cualquier otro interesado.

Esto tampoco impide que un Estado contratante aplique la Convención a conocimientos de embarque no comprendidos en los párrafos anteriores de este Artículo. Aquí cabe señalar el caso del cabotaje, sin embargo, pocos son los Estados que lo permiten. (51)

A partir del Artículo 11 tendremos ya las famosas cláusulas llamadas de "cajón" en todo tratado o acuerdo internacional, es decir, las relativas a depositario, firma, ratificación, aceptación, adhesión, aprobación, entrada en vigor, denuncia, revisión, enmiendas, reservas e idiomas o textos auténticos.

Aquí cabría señalar que en el Artículo 8° del Protocolo de 1968 o Reglas de Wisby, se prevee la celebración de arbitraje para toda controversia que surja entre las Partes contratantes de la Convención, respecto de la interpretación y aplicación del Convenio, cuando una de ellas lo solicite, pero si pasados seis meses no se ponen de acuerdo, sobre la organización del arbitraje, la controversia podrá ser sometida por cualquiera de las Partes contratantes que se encuentren en controversia a la Corte Internacional de Justicia, de acuerdo como lo dispone el Estatuto de este organismo.

Ahí mismo se prevee la posibilidad de que cualquiera de las Partes contratantes haga reserva de esta disposición al ratificar o adherirse al Protocolo de 1968.

Como conclusión general, después del análisis de esta Convención y su Protocolo de Modificación, podemos decir que la misma es sin lugar a dudas uno de los más grandes frutos obtenidos a través de la labor del Comité Marítimo Internacional y su efecto principal es el que el armador, porteador o transportista ya no puede exonerarse contractualmente de determinadas responsabilidades, al mismo tiempo que se le reconocían 51.- Vigier de Torres, Agustín. Op. cit. pp. 612 y 613.

y se le siguen reconociendo ciertos derechos y recursos concretos.

Sin embargo, y a pesar de tal efecto importantísimo, antes inexistente, también se puede decir que el Convenio se basa en el principio de la responsabilidad del porteador, atenuado mediante un sistema de exoneraciones y limitaciones obligatorias. (52)

El gran maestro argentino, Atilio Malvagni, nos dice que la Convención persigue las siguientes finalidades:

a).- Unificar internacionalmente las normas que rigen la responsabilidad en el contrato de transporte marítimo de mercancías.

b).- Acabar con la incertidumbre respecto de los derechos y obligaciones emergentes del contrato de transporte marítimo, tanto para el armador, como para el cargador, derivada del conflicto de leyes en el ámbito internacional.

c).- Establecer un punto de coincidencia transaccional entre los intereses del armador y del cargador, teniendo en cuenta la índole riesgosa del transporte marítimo, en beneficio del primero, y la necesidad de amparar dentro de un marco de seguridad el transporte de la carga, en beneficio del segundo. (53)

A pesar de tales declaraciones, veremos como aún se consideraban, por los cargadores, insuficientes los logros alcanzados a lo largo de los años siguientes, lo que dará lugar al surgimiento del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo.

No obstante lo cual, el 21 de diciembre de 1979, se hizo una nueva modificación de la Convención de 1924, mediante la adopción de un nuevo

52.- Conocimientos de embarque... p. 15.

53.- Malvagni, Atilio. Op. cit. p. 596.

Protocolo, que a la fecha no ha entrado en vigor, según la información presentada por la Embajada de Bélgica en México el 15 de agosto de 1983. En este Protocolo se revisó la suma que se estableció como límite de responsabilidad del porteador, además de que se consideraron algunos aspectos que se habían estudiado en las Reglas de Hamburgo en 1978.(54)

Creemos conveniente recordar lo que manifestara Lord Macmillan en el caso " Stag Line vs Foscolo Mango ":

" Como las Reglas de La Haya han de ser examinadas por tribunales extranjeros, conviene por razón de uniformidad que su interpretación no se rija estrictamente por precedentes nacionales de fecha anterior, sino que la letra de las Reglas se interprete con arreglo a amplios principios de aceptación general." (55)

Sea lo que fuere, no debemos olvidar que el comercio mundial no puede llevarse a cabo de manera efectiva sin normas jurídicas, y cuando las actividades mercantiles trascienden las fronteras de los Estados, conviene que éstos apliquen normas de derecho uniformes, aplicación que no debe ser de acuerdo con el interés del Estado que lo aplique, es decir, basarse en la interpretación legislativa propia, sino en el objetivo fundamental de la Convención, para que no se desvirtue.

III.4. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo.

Desde la celebración del Primer Período de Sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Ginebra, Suiza, del 23 de marzo al 16 de junio de 1964, quedó claro que era necesario que las organizaciones competentes examinaran la posibilidad de adoptar reglas uniformes en materia de transporte marítimo, ya que

- 54.- Informes recabados en forma personal con el Dr. Ignacio L. Melo Ruiz distinguido miembro de la Asociación Mexicana de Derecho Marítimo y en la H. Embajada del Reino de Bélgica en México.
- 55.- Thommen, T.K. Op. cit.... pp. 20 y 21

se consideraba que las Reglas de La Haya requerían una revisión más amplia que la que se pretendía a través del Proyecto de Estocolmo, que se hizo más tarde efectiva a través del Protocolo de 1968 o Reglas de Wisby. (56)

Sin embargo, los países en desarrollo a través de la Junta de Comercio y Desarrollo, habían logrado crear una Comisión de Transporte Marítimo, 30 de abril de 1965, la que debería encargarse de realizar estudios en esta materia, habiendo propuesto a la Junta se incluyera en el tema quinto del programa para el Segundo Período de Sesiones de la UNCTAD:

" Problemas de los países en desarrollo en relación con el comercio invisible, incluido el transporte marítimo:

" f).- Legislación internacional sobre transporte marítimo." (57)

A través de este tema, que había sido presentado por el representante de la República Árabe Unida (RAU), hoy Egipto, se pretendía:

" ...revisar y mejorar las normas e instituciones del Derecho Marítimo Internacional Privado, con objeto de que se ajustaran a las circunstancias actuales..." (58)

Ello motivó la inmediata preocupación de los representantes de los países altamente desarrollados, que señalaron que de intervenir la UNCTAD en el examen de la legislación internacional sobre transporte marítimo, se podrían provocar innecesarias duplicaciones con otros organismos internacionales en su labor legislativa, mencionando, entre otros, al CMI, La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), hoy Organización Marítima Interracional (OMI), la Conferencia

- 56.- Acta Final e Informe. Actas de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. E/CONF.46/141. Nueva York, Naciones Unidas, 1965. Vol. I.
- 57.- " Junta de Comercio y Desarrollo. Debates y Conclusiones (IV Período de Sesiones)." México, Comercio Exterior (Suplemento), septiembre de 1966, tomo XVI, Núm. 9. p. 33.
- 58.- Thommen, T.K. Op. cit. Anexo IX. Pasajes del informe de la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD sobre su segundo período de sesiones. p. 39.

Diplomática de Derecho Marítimo y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). (59)

Destacándose en ese entonces por el representante de un país altamente desarrollado que:

"...era probable que una legislación internacional del transporte marítimo condujera a un sistema rígido de comercio marítimo internacional que tuviera repercusiones perjudiciales sobre el libre ejercicio de ese comercio." (60)

Luego, se logró incluir en la reunión de Nueva Delhi el tema, ocasión en que manifestaron los países en vías de desarrollo, a través de su vocero, que la legislación marítima internacional se había elaborado en una época en que no se tuvieron en cuenta sus intereses, señalando lo insatisfactorio que eran para ellos las leyes y prácticas relativas, entre otras muchas cosas, al transporte marítimo, los conocimientos de embarque y el seguro marítimo. (61)

Por otra parte, los países en vías de desarrollo lograron que se aprobara en la Conferencia de Nueva Delhi el que las Naciones Unidas crearan un organismo en el cual se examinaran todos los aspectos relacionados con el Derecho Marítimo en general. La UNCTAD al pedirlo a la Asamblea General de la ONU, logró que ésta, mediante, Resolución, dispusiera que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI o UNCITRAL), a partir del 27 de marzo de 1969, se ocupara de esta materia. (62)

El CMI presentó fuertes críticas por esta decisión, pues consideró

59.- Ibidem.p. 38.

60.- Ibidem.p. 39.

61.- El Seguro Marítimo. Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/ISL.27. Ginebra, Naciones Unidas, 20 de noviembre de 1978. p.1.

62.- Seara Vázquez, Modesto. Tratado General de la Organización Internacional. México, Fondo de Cultura Económica, 1974. pp. 442 y 443.

innecesarias las repeticiones o duplicaciones de organismos internacionales, ya que él había venido haciendo esa labor, sin embargo, los países en vías de desarrollo atacaron fuertemente al CMI, acusándolo de favorecer las posiciones de los países altamente desarrollados y de ser un club de potencias marítimas. (63)

Sea cual fuere la razón que asista a unos y otros en esta discusión, los especialistas en Derecho Marítimo no podemos dejar de reconocer la importante labor que ha llevado a cabo ese organismo internacional privado a través de sus ya 86 años de vida.

En abril de 1969, al celebrarse el Tercer Período de Sesiones de la Comisión de Transporte Marítimo, por Resolución 7(III), se constituyó un Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, el que al celebrar su Primer Período de Sesiones en Ginebra, Suiza, diciembre de 1969, estableció un orden de prioridades para realizar su trabajo, asignando el primer lugar al conocimiento de embarque, demostrando con ello la preocupación que existía, a nivel mundial, sobre la materia. (64)

Se llegó pues a la conclusión necesaria de revisar las Reglas de La Haya, por lo que podría calificarse de serios motivos de preocupación:

1.- Incertidumbres que suscitan la vaguedad y ambigüedad de las Reglas, que originan conflictos de interpretación, de lo que se quejaban no solo los propietarios de la carga, sino los porteadores también.

2.- Mantenimiento en los conocimientos de embarque de cláusulas de exoneración de dudosa validez.

3.- Exenciones que necesariamente deberá asumir el porteador como responsabilidades propias, derivadas de los actos de sus empleados o a-
63.- Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de Derecho Marítimo...s.p.
64.- Conocimientos de embarque... p. 1.

gentes.

4.- Incertidumbre acerca del concepto de los términos empleados por las Reglas, como es el caso de " Manera apropiada y cuidadosa ", " cambio razonable de ruta ", " diligencia razonable ", " en todo caso ", " bajo la reserva ", " carga " y " descarga ", entre otros.

5.- Ambigüedades que rodean el concepto de navegabilidad de los buques.

6.- Limitación de la responsabilidad por unidad.

7.- Cláusulas de jurisdicción e imposibilidad de celebrar el arbitraje.

8.- Insuficiente protección jurídica de cargas con características especiales, como las frigoríficas, de estiba especial, ventilación adecuada, entre otras, así como las que deban ser cargadas en cubierta.

9.- Transbordo y cambio de ruta por el porteador, pero por cuenta y riesgo del cargador.

10.- Finalmente, cláusulas que permiten al porteador encomendar a terceros la custodia de las mercancías en tierra, en condiciones tales, que hacen imposible obtener la liquidación de reclamaciones relativas a la carga, tanto del porteador, como de los almacenes. (65)

Esto provocó, que como conclusión al Informe de la Secretaría General de la UNCTAD, presentado al Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo en 1971, se recomendara la revisión de las Reglas de La Haya, pues eran insuficientes las modificaciones presentadas a través del Protocolo de 1968 o Reglas de Wisby. (66)

Se pidió a la CNUDMI o UNCITRAL que realizara el estudio para alcanzar un nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar, ha-

65.- Ibidem. p. 17.

66.- Idem.

biendo alcanzado su cometido en su Noveno Período de Sesiones celebrado en Nueva York en 1976, enviándolo dentro de su informe a la Asamblea General de la ONU, la que al examinarlo acordó, mediante la Resolución 31/100 del 15 de diciembre de 1976, convocar a una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios para 1978 en Nueva York o en el lugar adecuado para el cual el Secretario General reciba invitación oportuna; el Gobierno de la República Federal de Alemania propuso la Ciudad de Hamburgo, que fué aceptada y la Conferencia se celebró del 6 al 31 de marzo de 1978, habiéndose adoptado el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías el 30 de marzo de 1978. (67)

No puede dudarse que el Convenio tiene como antecedente primario las propias Reglas de La Haya, tal como fueron modificadas por las Reglas de Wisby, lo que nos permite encontrar muchas coincidencias a lo largo del articulado de ambas disposiciones internacionales.

El Convenio de 1978 se divide en siete partes y treinta y cuatro Artículos:

PARTE I.- DISPOSICIONES GENERALES.

- a).- Definiciones. Artículo 1°.
- b).- Ambito de aplicación. Artículo 2°.
- c).- Interpretación del Convenio. Artículo 3°.

PARTE II.- RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR.

- a).- Período de responsabilidad. Artículo 4°.
- b).- Fundamento de la responsabilidad. Artículo 5°.
- c).- Limitación de la Responsabilidad. Artículo 6°.
- d).- Aplicación a reclamaciones extracontractuales. Articulo-

67.- Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías... pp. 1 a 5.

lo 7°.

e).- Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad. Artículo 8°.

f).- Carga sobre cubierta. Artículo 9°.

g).- Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo. Artículo 10.

h).- Transporte directo. Artículo 11.

PARTE III.- RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR.

a).- Norma general. Artículo 12.

b).- Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas. Artículo 13.

PARTE IV.- DOCUMENTOS DE TRANSPORTE.

a).- Emisión del conocimiento de embarque. Artículo 14.

b).- Contenido del documento de embarque. Artículo 15.

c).- Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio. Artículo 16.

d).- Garantías proporcionadas por el cargador. Artículo 17.

e).- Documentos distintos del conocimiento de embarque. Artículo 18.

PARTE V.- RECLAMACIONES Y ACCIONES.

a).- Aviso de pérdida, daño o retraso. Artículo 19.

b).- Prescripción de las acciones. Artículo 20.

c).- Jurisdicción. Artículo 21.

d).- Arbitraje. Artículo 22.

PARTE VI.- DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.

a).- Estipulaciones contractuales. Artículo 23

b).- Avería gruesa. Artículo 24.

- c).- Otros convenios. Artículo 25.
- d).- Unidad de cuenta. Artículo 26.

PARTE VII.- CLASUSULAS FINALES.

- a).- Depositario. Artículo 27.
- b).- Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.
Artículo 28.
- c).- Reservas. Artículo 29.
- d).- Entrada en vigor. Artículo 30.
- e).- Denuncia de otros convenios. Artículo 31.
- f).- Revisión y enmienda. Artículo 32.
- g).- Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de
cuenta o de la unidad monetaria. Artículo 33.
- h).- Denuncia. Artículo 34. (68)

III.5.- Análisis comparativo de ambas disposiciones internacionales.
Sus semejanzas y diferencias.

Para nuestro estudio iniciaremos esta parte haciendo el análisis en las similitudes de ambos acuerdos internacionales, desde luego señalando las diferentes posiciones que se adopten en uno y otro, que las encontramos en los siguientes Artículos:

Artículo 1º Definiciones, si bien es cierto que en ambos acuerdos internacionales coinciden, en las Reglas de Hamburgo, se incluyeron algunas que no tienen sus equivalentes en las Reglas de La Haya, como es el caso del " porteador efectivo ", es decir, a quién el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o bien una parte del mismo. Con esto el Convenio de 1978 pretende establecer la responsabilidad del porteador efectivo respecto al transporte que ha realizado.

68.- Ibidem. Anexo I. 25 pp.

haciéndolo solidariamente responsable con el porteador parte del contrato.

Se define, asimismo, al " cargador ", como la persona que por sí, o por medio de otra que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o bien la persona que en tregue las mercancías de manera efectiva al porteador.

También define al " consignatario ", o sea la persona autorizada para recibir las mercancías; al " conocimiento de embarque ", del que degata sus funciones; y, finalmente, la expresión " por escrito ", la que comprende, entre otras cosas, al telegrama y al telex. (69)

Curiosamente, el Convenio que nos ofrece esas definiciones, que antes hemos comentado, no se ocupa en definir el buque, como lo hacen las Reglas de La Haya, ya que da por supuesto que es un concepto que no ofrece ningún problema de interpretación en la actualidad.

En este sentido, hay que llamar la atención que los delegados de los países en desarrollo muchas veces discuten expresiones y términos que no ofrecen problema alguno y que nadie discute en el ámbito marítimo

69.- A menos que indiquemos otra fuente, para este estudio comparativo nos hemos basado en las siguientes fuentes bibliográficas:
 Convenciones Internacionales de Droit Maritime... pp. 27 a 39.
 Menéndez y Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, José Luis. Op. cit. pp. 1827 a 1836.
 Azcárraga, José Luis de. Op. cit. pp. 699 a 706.
 Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías... Anexo I. 25 pp.
 Cornejo Fuller, Eugenio. Op. cit. pp. 143 a 177.
 Blas Simone, Osvaldo. Op. cit. 156 pp.
 Ray, José Domingo. " Transporte Marítimo de Mercancías. La Convención de Bruselas de 1924 y las Reglas de Hamburgo de 1978." Décimo Quinta Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores. Vía del Mar, Chile del 7 al 10 de noviembre de 1978. Montevideo, Ediciones ALAMAR, 1979. pp. 19 a 43.
 Astle, W.E. Shipping and the Law... 260 pp.
 Astle, W.E. Hague Rules Law Digest... ix y 9C pp.
 Astle, W.E. The Hamburg Rules. Londres, Fairplay Publications Ltd. 1981. XII y 163 pp.
 Finalmente el Cuadro Comparativo localizado en el Apéndice I de egte trabajo.

internacional, demostrando con ello el desconocimiento de la materia, este es el caso del término buque, del que se nos da un amplio concepto en el Código Italiano de la Navegación, Artículo 136:

" Per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trans porto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo." (70) (*)

El Artículo 2º de las Reglas de La Haya no tiene uno concurrente, ya que se refiere a que el porteador gozará de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que se señalan en los siguientes Artículos.

Al Artículo 3º, inciso 3, de las Reglas de La Haya, corresponde el 14, inciso 1, es decir la emisión del conocimiento de embarque. Por supuesto, es más amplio el contenido de este último, incisos 2 y 3, al exigir lo relativo a la firma, así como la forma de ésta, o sea: manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, siempre que las leyes del país en que se emita lo permitan.

Este mismo Artículo e inciso de las Reglas de La Haya, letras a), b) y c), coinciden con el Artículo 15 de las Reglas de Hamburgo, es decir se refieren al contenido de los conocimientos de embarque, siendo mucho más amplia la exigencia de datos de éste último, como son los nombres de las partes contratantes, con el domicilio del porteador, nombre del consignatario, puertos de carga y descarga, fecha en que el porteador se hace cargo de las mercancías, número de originales, lugar de emisión, firma del porteador o su representante, señalar el flete y destacar si

70.- Codice della Navigazione... p. 31.

(*).- " Por buque se entiende cualquier construcción destinada al trans porte por agua / lo que distingue al buque de cualquier otro ente flotante. /aún cuando sea con el fin del remolque, de pesca, de deporte o cualquier otro fin."

está pagado o es por cobrar, fecha o plazo de entrega de las mercancías si se ha convenido expresamente por las partes, límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado por las partes.

Destaca en este Artículo 15 lo relativo a que se debe incluir en el conocimiento de embarque que el transporte de mercancías por mar está sujeto a las disposiciones de las Reglas de Hamburgo.

El Artículo 3º, inciso 4, corresponde al Artículo 16, conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio, inciso 3, es decir la presunción "juris tantum" de que el porteador ha recibido las mercancías en la forma descrita por el cargador.

Ahora, el Artículo 3º, inciso 5, corresponde al Artículo 17, inciso 1: Garantías proporcionadas por el cargador, o sea se refiere a la garantía que proporciona el cargador por la inexactitud de sus declaraciones, este texto es casi idéntico en ambos acuerdos, por lo que no hay comentario que hacer.

Al Artículo 3º, inciso 6, salvo en su párrafo penúltimo, corresponde el 19, aviso de pérdida, daño o retraso. Como podremos ver más tarde, el Convenio de Bruselas de 1924 no prevee nada sobre el retraso en la entrega de las mercancías, cosa que novedosamente incluye este Artículo de las Reglas de Hamburgo.

El párrafo penúltimo del inciso 6 del Artículo 3º, coincide con el Artículo 20, prescripción de las acciones, aquí cabe señalar la diferencia de ambos acuerdos, el primero solo da un año y el segundo dos años, amplitud que establecieron los autores del proyecto de las Reglas de Hamburgo, señalando que lo hacían así, dado que era el tiempo indispensable para poder recabar todos los datos necesarios, a fin de poder ejercer adecuadamente la acción, ya que hoy día se sufrían muchos pro-

blemas, por pérdida de los documentos, tardanza en la entrega del correo, envío equivocado a distinto país, en fin tiempo que no alcanzaba para poder sustanciar la acción con los documentos necesarios, especialmente el conocimiento de embarque.

Artículo 3º, inciso 6 bis, está casi textualmente repetido por el Artículo 20, inciso 5, prescripción de las acciones de indemnización contra terceros, es decir el tiempo necesario para ejercer la acción de repetición.

Artículo 3º, inciso 7, que está, asimismo, casi textualmente repetido por el Artículo 15, inciso 2, contenido del documento de embarque, es decir hacen referencia al conocimiento recibido para embarque.

Artículo 3º, inciso 8, corresponde al Artículo 23, inciso 1, estipulaciones contractuales, se refieren a la nulidad de pleno derecho de las cláusulas de exoneración, llenando más lejos el Convenio de 1978 al señalar la nulidad y la no efectividad de las estipulaciones acordadas por las partes y que se aparten directa o indirectamente de las disposiciones de las Reglas de Hamburgo. También declara nula y sin valor la cláusula de cesión del beneficio del seguro de las mercancías en favor del porteador, incluyendo también cualquier cláusula análoga.

Este ha sido uno de los problemas más graves que se confrontan en el transporte marítimo, ya que las pólizas de seguro de la carga no aceptan tal cesión, con lo que se crean serios conflictos de derecho, de ahí la importancia de esta disposición de las Reglas de Hamburgo.

Artículo 4º, corresponde al Artículo 5º, fundamentos de la responsabilidad, aquí está la diferencia más fuerte e importante en ambos Convenios. Las Reglas de Hamburgo eliminan la enumeración casuística de los peligros o riesgos exceptuados, y de la no responsabilidad por las culpas náuticas, sistema típicamente sajón, pues establecen el princi-

pio general de que la carga de la prueba de que no ha habido culpa por parte del porteador o sus agentes corresponde a éste, sistema latino, ya que según se dijo, es más fácil para el porteador probar los hechos, ya que tiene representantes a lo largo de las rutas que siguen sus embarcaciones, cosa que no ocurre con el cargador.

La Delegación Mexicana a la Conferencia de Plenipotenciarios en la que se aprobó el Convenio de 1978, se distinguió por la defensa expresa de esta definición, señalando claramente con ello que México es, hasta la fecha, un país preferentemente cargador y no transportista, lo que sin lugar a dudas cambiará en muy breve tiempo, pues estamos a punto de alcanzar los dos millones de toneladas de registro bruto, al cumplirse los programas que se dice tiene hoy día el Gobierno Mexicano para desarrollar la Marina Mercante Nacional. (71)

Esta es quizá una reacción en cadena, surgida en el ámbito del Derecho Mercantil, la de proteger mediante normas imperativas a los consumidores o usuarios de un servicio, como ejemplo recordemos en nuestro país a la Procuraduría General del Consumidor. Luego, se pretende a través del Convenio de 1978, dar una mayor protección a los cargadores y buscar, al mismo tiempo, una cierta unificación con el régimen de los distintos medios de transporte.

Esto debe de entenderse, claro está, sin tratar de satanizar a nadie, como se hace siempre en estos casos, buscando culpables, más bien deben buscarse soluciones adecuadas, es decir, lograr el justo medio, ni el perjuicio, ni el beneficio en favor de una sola de las partes, sino que ambas se repartan equitativamente lo que les corresponde como derechos y obligaciones en el contrato de transporte marítimo de mer-

71.- " México." La Marina Mercante Iberoamericana IEMMI 1983. Londres, A Seatrade Guide, Seatrade Publications, Ltd., 1983. pp. 117 a 127.

cancias.

Artículo 4º, inciso 3, corresponde el Artículo 12, norma general de responsabilidad del cargador, o sea la que se aplica cuando es responsable el cargador frente al porteador, ambas disposiciones son muy similares.

Artículo 4º, inciso 4, que corresponde al Artículo 5º, inciso 5, fundamentos de la responsabilidad, se ocupan de lo relativo a los cambios de ruta por asistencia y salvamento, como causa de exoneración del porteador por cualquier responsabilidad que pueda sobrevenir de ello, salvo claro está, como señala el Convenio de 1978, que haya avería gruesa.

Artículo 4º, inciso 5, que corresponde al Artículo 6º limitación de la responsabilidad, debiéndose de tomar muy en cuenta el Artículo 26, unidad de cuenta, de las Reglas de Hamburgo.

Este tema fué muy controvertido al redactarse el Convenio de 1978, después de discutir cinco variantes, se llegó finalmente a la conclusión de seguir el sistema propuesto por el Protocolo de Modificación de 1968 o Reglas de Wisby, con la particularidad de que se hizo referencia a las unidades de cuenta, es decir, se refiere a los derechos especiales de giro (DEG), tal y como los definió el Fondo Monetario Internacional (FMI), al eliminar los efectos prácticos del precio oficial oro, pretendiendo que el DEG se convierta en el principal activo de reserva del sistema monetario internacional. (72)

La responsabilidad del porteador por pérdidas o daños se fija en 835 unidades de cuenta por bulto o unidad, o 2.5 unidades de cuenta por kilogramo, tomándose la más alta. Aquí cabe distinguir que el contenedor, paleta u otro sistema de unitarización de la carga, se tomará como un bulto o unidad de carga transportada.

72.- Blas Simone, Osvaldo. Op. cit. pp. 59 a 65.

Las Reglas de Hamburgo, además establecen la responsabilidad por el retraso en la entrega de las mercancías, estableciendo el límite de responsabilidad sobre la base de una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que sufren el retraso, suma que no excederá de la cuantía del flete total que deba pagarse por el contrato de transporte marítimo.

Resuelve, asimismo, el problema que representan los Estados que no forman parte del FMI, preferentemente los socialistas, estableciendo el límite de 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad, o 37.5 unidades monetarias por kilogramo.

Artículo 4º, inciso 5 e), que corresponde al Artículo 8º, incisos 1 y 2, pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad, ambas disposiciones internacionales concuerdan en establecer que el porteador no puede alegar limitación de su deuda derivada de la responsabilidad, cuando el incumplimiento del contrato se debe a dolo propio o de sus dependientes.

Artículo 4º, inciso 5 g), que corresponde al Artículo 6º, inciso 4, en ambos acuerdos internacionales se establece la posibilidad de que las partes puedan pactar límites superiores de responsabilidad, a los establecidos en los Convenios.

Artículo 4º, inciso 6, que se asemeja al Artículo 13, normas especiales relativas a mercancías peligrosas, la diferencia que encontramos entre los Convenios, es que las Reglas de Hamburgo disponen que el que se hace cargo de las mercancías peligrosas conociendo su naturaleza, no podrá exigir responsabilidad alguna al cargador, y que deberá, en cambio, indemnizarlo si las descarga, destruye o transforma en inofensivas.

Artículo 4º bis, que corresponde al Artículo 7º completo y al 8º, asimismo, completo, es decir se refieren a la aplicación de reclamacio-

nes extracontractuales, y a la pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad por los actos dolosos del porteador y sus dependientes, así como que en toda acción que se ejerza en contra del porteador o el cargador, deberán oponerse las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad aceptadas por los Convenios.

Artículo 5º, primer párrafo, corresponde al Artículo 23, inciso 2, estipulaciones contractuales, es decir, la posibilidad que tiene el porteador de incrementar su responsabilidad y sus obligaciones, abandonando sus derechos y exoneraciones.

Artículo 5º, segundo párrafo, que es igual al Artículo 2º, inciso 3, ámbito de aplicación, se refieren al caso del conocimiento de embarque expedido en cumplimiento de un contrato de fletamento, al que se aplican las disposiciones de los Convenios.

Artículo 5º, tercer párrafo, corresponde al Artículo 24, avería gruesa o común, es decir, que se acepta la posibilidad de incluir normas para la liquidación de la avería gruesa en el contrato de transporte marítimo. Aquí podemos recordar, que generalmente, en los propios conocimientos de embarque se establece que las averías gruesas o comunes se regirán por las Reglas de York y Amberes, versión 1974.

Al Artículo 6º no corresponde ninguno, porque como ya habíamos antes señalado, se juzgó como insuficiente la protección jurídica dada a las cargas con características especiales por las Reglas de La Haya. Nos referimos a las cargas frigoríficas, de estiba especial, ventilación adecuada, cargas sobre cubierta y otras, las que si son protegidas, ahora, por las Reglas de Hamburgo.

Artículo 7º, corresponde al 4º, período de responsabilidad, aquí, en tanto que en el primero se acepta la posibilidad de pactar las obligaciones y responsabilidades del porteador frente a la carga, antes de

cargarla y después de descargarla del buque, en el Convenio de 1978 el período se amplía obligatoriamente al momento en que el porteador recibe y se hace cargo de las mercancías, hasta el momento en que efectivamente las haya entregado.

Artículo 8º, corresponde al Artículo 25, inciso 1, otros convenios, se prevee que estos acuerdos internacionales no modifican, ni derechos, ni obligaciones del porteador derivadas de otros convenios o leyes nacionales que se refieren a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima comercial. Como ejemplo de ésto tenemos el Convenio Internacional de Bruselas sobre la Limitación de la Responsabilidad de Propietarios de Embarcaciones Marítimas del 10 de octubre de 1957.

Artículo 9º, corresponde al Artículo 24, inciso 3, ambos están relacionados con las leyes nacionales o convenios internacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares, o sea que no se incurre en responsabilidad cuando se cause daño por un incidente nuclear, si el explotador de la instalación nuclear es responsable de tal daño.

Artículo 10, corresponde al 2º, ámbito de aplicación, desde luego, éste es mucho más amplio, pues además de recoger los criterios del Artículo 10 de las Reglas de La Haya, aplica los propios y con ello abarca todos los contratos de transporte marítimo de mercancías entre dos Estados diferentes que hayan ratificado el Convenio, los que se verán atraídos a su campo de aplicación. Campo que se amplía también, con algunas salvedades, a los animales vivos y a las cargas sobre cubierta.

Además, y como lo habíamos señalado, amplía el período de tiempo por el cual responde el porteador, es decir, a todo el período en que las mercancías están bajo su custodia.

A partir del Artículo 11 de las Reglas de La Haya, y del 6º de las

Reglas de Wisby, salvo pequeñas diferencias, se trata de las cláusulas finales sobre depositario, firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión, reservas, entrada en vigor, denuncia, revisión y enmiendas.

Aquí cabe hacer algunas distinciones entre ambos Convenios, en tanto que las Reglas de La Haya, aceptan las reservas, las Reglas de Hamburgo no aceptan reservas de ninguna naturaleza.

Por lo que toca a la enmienda, el Convenio de las Naciones Unidas de 1978, propone la revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o unidad monetaria periódicamente, exigiendo que se lleve a cabo una Conferencia para ello a solicitud de la cuarta parte de los Estados contratantes, modificación que deberá adoptarse por mayoría de dos tercios de los Estados participantes en la Conferencia, y posteriormente aceptarse por los dos tercios de los Estados contratantes.

Las diferencias entre los dos Tratados las encontramos en los siguientes Artículos del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías:

Artículo 3º, interpretación del Convenio, éste deberá ser siempre considerando su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad, característica perseguida, asimismo, por las Reglas de La Haya, aún cuando no lo diga en el contenido de su articulado, se desprende del mismo nombre del Convenio.

Artículo 9º, carga sobre cubierta, la que se permite sólo cuando así se contrata por las partes, o bien los usos comerciales marítimos así lo permiten, o bien si así lo exigen las disposiciones legales vigentes.

El porteador tiene la obligación de señalar cuando haya convenido con el cargador, en el conocimiento de embarque, que las mercancías se

transportarán en la cubierta del buque, pues de no hacerlo así deberá probar que ha celebrado el acuerdo con el cargador para realizar tal transporte. Desde luego, no le permite el Convenio al porteador invocar ese acuerdo contra un tercero, incluido el consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fé.

Artículo 10, la responsabilidad del porteador y del porteador efectivo, aquí hace que el porteador sea responsable por la totalidad del transporte, y que al porteador efectivo se le apliquen todas las disposiciones del Convenio, siendo, además, solidaria su responsabilidad con la del porteador original.

Artículo 11, transporte directo, se refiere a que si existe especificación de que una parte del transporte se realice por un porteador efectivo, se podrá estipular que éste es responsable por la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías. No tendrá valor, sin embargo, esta estipulación en el caso de que no pueda seguirse un proceso en contra del porteador efectivo.

Artículo 16, inciso 2, que se refiere a que, si no se hace constar el estado aparente de las mercancías en el conocimiento de embarque por el porteador o la persona que lo emita en su nombre, se considerará que se ha indicado que estaban en buen estado aparente, lo que obliga al porteador o su representante a tener más cuidado al expedir dicho documento.

Esto puede dar lugar a un endurecimiento por parte del porteador o el capitán del buque, señalando cualquier defecto por insignificante que sea, o bien tratar de evitarse problemas futuros, ya que ante la duda, hará necesariamente reservas al conocimiento de embarque.

Artículo 16, inciso 4, que se refiere al caso en que no se especifi

que flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario o no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, se presumirá, salvo prueba en contrario que el consignatario no ha de pagar flete alguno o tales demoras. Perc, desde luego, esa prueba no se acepta cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario, de buena fé.

Esta disposición se incluyó a petición de varios delegados de países en vías de desarrollo, pues señalaban que con ella se eliminarían a la larga los intermediarios, preferentemente los consolidadores de carga, que cobraban el flete al valor que ellos querían y, desde luego, no correspondía al flete cobrado efectivamente por el transportista o porteador. La representación de Sri Lanka mencionó los casos de " Schenker and Co. GmbH ", " Danzas GmbH ", " Kunhne and Nagel ", " Aitken Spence and Co. Ltd.", entre otros. (73)

Artículo 17, incisos 2, 3 y 4, que nos hablan de las cartas de garantía, que se aceptan cuando se celebran entre el cargador y el porteador, para que aquel indemnice a éste en el caso de que sufra perjuicios por no hacer anotación o reserva alguna en el conocimiento de embarque, acerca de los datos proporcionados por el cargador. Desde luego, esta carta no surte efectos frente a un tercero, incluido el consignatario.

Pero, si con motivo de la emisión de una carta de garantía se comete fraude intencional por el porteador, éste no podrá acogerse al beneficio de la limitación de responsabilidad que se establece en el Convenio.

Aquí puede destacarse que la carta de garantía da lugar unicamente a

- 73.- Ver en este sentido los papeles de trabajo de la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, celebrada del 6 al 31 de marzo de 1978 en la ciudad de Hamburgo, República Federal de Alemania.

una relación personal entre cargador y porteador, por lo que no puede oponerse a terceros de buena fé, dada la autonomía de los derechos de los diversos poseedores sucesivos del conocimiento de embarque.

Artículo 18, que se refiere a los documentos distintos del conocimiento de embarque, para que hagan prueba del recibo de las mercancías a transportarse, se presume, salvo prueba en contrario, que con ellos se ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías. El ejemplo más claro de este tipo de documentos lo tenemos en el llamado conocimiento de embarque franco, " straight bill of lading ". (74)

Artículo 19, incisos 5, 6, 7 y 8, se refiere a los avisos de pérdida, daño o retraso, los que son ampliados, así para los daños o pérdidas que no sean aparentes 15 días y para el retraso 60 días, contados a partir de la fecha en que debieron entregarse las mercancías.

Artículo 20, incisos 2, 3 y 4, en el que se explica claramente como ha de contarse el plazo de prescripción, es decir a partir del día, que por cierto no se cuenta, en el que el porteador entregue las mercancías o parte de ellas, o bien el último día en que deberían de haberse entregado; el plazo, además, podrá ser prorrogado hasta dos veces mediante declaración por escrito hecha por la persona que ha recibido la reclamación.

Artículo 21, jurisdicción, en el que se dispone que el demandante podrá a su opción, entablar la demanda de acuerdo con el derecho del Estado en que se encuentre el tribunal al que se acude; que además sea competente y se encuentre en uno de los lugares siguientes:

74.- Conocimiento de embarque o documento hecho para explicar la presencia de consignatarios nombrados o designados en ausencia del término " a la orden de. "

Branch, Alan E. Op. cit. p. 102.

1.- Donde se encuentre el establecimiento principal o bien la residencia habitual del demandado. "

2.- En el lugar donde se celebró el contrato de transporte, siempre que en él, el demandado tenga su establecimiento, sucursal o agente a través del cual se efectuó el contrato.

3.- El puerto de carga o bien el de descarga.

4.- Cualquier otro lugar designado con este objeto en el contrato de transporte y aceptado así por ambas partes.

Del análisis de este primer inciso, podemos ver con toda claridad que se dá la máxima opción al demandante, sea éste el usuario o bien el porteador. Con lo cual se reconoce por primera vez la posibilidad de que el usuario del transporte marítimo demande en los tribunales de la jurisdicción de su domicilio o en aquellos que a sus intereses convengan.

En su inciso dos este Artículo se ocupa de la situación que puede presentarse en caso de que el buque sea embargado por orden del tribunal competente y de acuerdo con la legislación de un tercer Estado contratante, tribunal al que puede acudir el demandante para iniciar su acción, pudiendo, el demandado, pedir al actor que traslade su acción a cualesquiera de los tribunales de los lugares de que antes hablabamos, garantizando satisfactoriamente el pago del importe de la condena que pueda ser fijada a favor del actor. De la amplitud de la garantía sólo podrá decidir el tribunal que ordenó el embargo de la nave.

El inciso tres permite que los Estados contratantes dicten medidas cautelares o provisionales en caso de violación, si bien es cierto que se deja claro que únicamente los tribunales citados en los dos primeros incisos son los únicos capacitados para poder iniciar ante ellos cualquier acción con motivo de las diferencias que puedan surgir por aplica

ción o interpretación del Convenio y por ende, de un conocimiento de embarque, o en general, del transporte marítimo de mercancías.

Por otra parte, el inciso cuatro hace referencia a la cosa juzgada y al inicio de una acción. Efectivamente, no se puede iniciar una nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, cuando se ha dictado un fallo por un tribunal por las mismas razones.

Sin embargo, se acepta que se pueda iniciar un nuevo procedimiento, si en el país donde deba ejecutarse el fallo no es aceptado o bien no puede realizarse.

Por último, el inciso cinco, permite un arreglo amistoso entre las partes, sobre la base de un acuerdo después de iniciada la acción.

Artículo 22, arbitraje, éste se permite en el caso de que se presenten controversias con motivo del transporte marítimo de mercancías. En su inciso dos, sin embargo, se hace clara referencia a que si en un conocimiento de embarque extendido con motivo de la celebración de un contrato de fletamento, no se incluye la anotación especial en la que se disponga que es obligatorio para el tenedor del conocimiento de embarque someterse al arbitraje, a pesar de que en el contrato de fletamento se haya señalado la posibilidad de acudir al arbitraje, esto no obliga a un tercero que hubiera adquirido el conocimiento de embarque de buena fé.

El procedimiento arbitral se presenta en el inciso tres del Artículo, que dice se podrá iniciar el proceso a elección del demandante en cualquiera de los siguientes lugares:

- 1.- En el territorio de un Estado donde se encuentre ubicado:
 - a).- El establecimiento principal del demandado.
 - b).- La residencia habitual del demandado.

c).- El lugar de celebración del contrato, siempre que en él tenga el demandado establecimiento, sucursal o agente a través de los cuales celebró el contrato.

2.- El lugar designado con ese objeto dentro de la cláusula compromisoria o acuerdo de arbitraje.

El inciso cuatro señala que para atender el procedimiento arbitral, el arbitro o el tribunal arbitral, aplicará las normas adoptadas en el Convenio.

Las disposiciones de los incisos tres y cuatro se consideran, por el inciso cinco, como partes integrantes de toda cláusula o acuerdo arbitral y por lo mismo, aquellas expresiones de cláusulas o acuerdos que sean incompatibles con ellos serán nulos y no surtirán efecto. La razón de ser de este inciso es impedir que se quite fuerza y valor al arbitraje tal y como lo prevee la propia Convención.

Finalmente, el inciso seis, hace referencia a que después de formularse las reclamaciones basadas en la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías, las partes podrán celebrar un acuerdo de arbitraje validamente.

Las disposiciones de este Artículo están estrechamente ligadas al Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, que desde luego será usado para las controversias que surjan en el contrato de transporte marítimo de mercancías.

La última disposición que no tiene nada similar es la relativa al Artículo 23, incisos 3 y 4, estipulaciones contractuales, como vimos este Artículo en su inciso 1, nos hacía ver que los acuerdos celebrados por las partes en el contrato de transporte marítimo, que se aparten de las disposiciones de las Reglas de Hamburgo son nulas y no efectivas. Ahora, en estos dos incisos nos hacen ver que cuando se emita

un conocimiento de embarque o bien otro documento que haga prueba de la existencia del contrato de transporte marítimo, se deberá incluir en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones de este Convenio.

Señalan, asimismo, la obligación del porteador de indemnizar al titular de las mercancías por los perjuicios que sufra al estipular alguna cláusula nula, o bien omitir lo que antes comentábamos.

Tal indemnización se basará, para estimar su cuantía, en las disposiciones del propio Convenio, pero si el titular de las mercancías, para ejercer su derecho hubiera efectuado algunos gastos, también se los cubrirá, basándose para ello en lo dispuesto por la ley del Estado en que se ejerza la acción y se lleve a cabo el procedimiento.

Luego pues, estas disposiciones vienen a complementar lo dispuesto en las Reglas de La Haya, en su Artículo 3º, inciso 8, que eran sumamente limitadas en este aspecto.

No obstante, lo que antes señalábamos, sobre las cláusulas finales creemos destacar algunas diferencias de importancia por el trato que se les da en una y otra Convención.

Así, el depositario en las Reglas de La Haya lo es la Corona de Bélgica, es decir el Gobierno Belga, en tanto que de las Reglas de Hamburgo lo es el Secretario General de la ONU.

Las Reglas de La Haya si permiten las reservas, en tanto que las Reglas de Hamburgo no las aceptan; las primeras exigen el depósito de diez instrumentos de ratificación o adhesión, y tres meses después del depósito del último instrumento entraría en vigor, como así fué el 2 de junio de 1931. Por su parte, las Reglas de Hamburgo, exigen veinte instrumentos de aceptación, adhesión, aprobación o ratificación, y un

año después del depósito del vigésimo, entrará en vigor, lo que hasta la fecha no ocurre.

Preveen la denuncia de los Convenios, pero las Reglas de Hamburgo hacen hincapié en la obligación de denunciar la Convención de 1924 y su Protocolo de Modificación de 1968 en el momento en que se deposite su adhesión o ratificación al Convenio de 1978.

Ambos acuerdos internacionales preveen la revisión de ellos, con propósitos similares, estudiar las mejoras que puedan introducirse a los mismos.

Finalmente, el texto auténtico de la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, del 25 de agosto de 1924, está en idioma francés; en tanto que los textos auténticos del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, del 30 de marzo de 1978, están en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, es decir los idiomas oficiales de la ONU.

Podemos concluir este Capítulo, afirmando de manera general que, las Reglas de Hamburgo son una revisión profunda de las Reglas de La Haya, ya que no cabe duda, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, del 30 de marzo de 1978, fué redactado teniendo a la vista la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, del 25 de agosto de 1924, y su Protocolo de Modificación, del 23 de febrero de 1968.

Desde un punto de vista formal; tómesese la posición que se tome, en favor de uno u otro Convenio; las Reglas de Hamburgo han sido el resultado de una labor de juristas, como lo es el grupo de distinguidos ex-

ertos abogados que integran la CNUDMI, y entre los que se encontraban en ese entonces los maestros mexicanos Jorge Barrera Graf y Roberto L. Mantilla Molina, en tanto que las Reglas de La Haya las hicieron hombres prácticos, es decir aquellos que laboran directamente en el medio del transporte marítimo.

Asimismo, se buscó salir de un sistema netamente sajón, elaborado sobre la base de exoneraciones de responsabilidad casuística, diez y siete, tan complicado y ajeno a nuestra realidad latina, que hace pensar todavía hoy día a los tribunales de tradición romanística, en si se trata de verdaderos casos fortuitos o de fuerza mayor.

Se abandona el concepto de la debida diligencia, difícil de entender, pero sobre todo de definir, llegado el momento en que debamos exigir la responsabilidad del porteador o transportista. Lo que nos hace ver con toda claridad que las Reglas de La Haya ha seguido con todo cuidado su antecedente más importante, la Ley Harter de los Estados Unidos.

Del articulado de las Reglas de Hamburgo se desprende que, a través de él, se trata de regular el contrato de transporte marítimo de mercancías, y no simplemente su documento probatorio, es decir el conocimiento de embarque, como se hace hoy día en las Reglas de La Haya y las Reglas de Wisby, con lo que puede afirmarse que en el nuevo Convenio se adopta una técnica legislativa más avanzada, debido sin lugar a dudas a la participación de los expertos juristas que antes mencionábamos.

A través de las Reglas de Hamburgo se revisó la política de distribución de riesgos entre el propietario de la carga y el porteador o transportista, eliminando la distinción entre faltas náuticas y comerciales, y estableciendo la carga de la prueba de que no ha habido culpa del por

teador o transportista, sus empleados o sus agentes, a cargo de ésta, superando además, en su contenido, a las Reglas de La Haya.

Ahora bien, se presenta el problema de su entrada en vigor, por la exigencia de las veinte ratificaciones o adhesiones, habiéndose alcanzado hasta 1983 solo la de siete países en desarrollo: Barbados, Egipto, Marruecos, Rumanía, Tanzania, Túnez y Uganda; lo que no debe preocuparnos, pues el Convenio de Bruselas de 1924 requirió de siete años para entrar en vigor y el Protocolo de Modificación de 1968 de nueve años.

Sin embargo, es sintomático recordar que las potencias marítimas tan pronto tuvieron noticia de la convocatoria de la ONU a la Conferencia de Plenipotenciarios para examinar el proyecto de las Reglas de Hamburgo, se apresuraron a ratificar o adherir a las Reglas de Wisby, haciéndolas entrar en vigor el 23 de junio de 1977.

Por otra parte, ahora el Convenio de Hamburgo de 1978 no solo preocupa a los países transportistas, pues sus seguidores, los países en desarrollo principalmente, piensan seriamente hasta que punto podrán resistir sus armadores las exigencias de su responsabilidad plena ante cargadores y usuarios de la talla de una " General Motors."

No obstante lo cual, no debe olvidarse que el cargador tiene un límite para exigir al armador su responsabilidad, que solo va hasta lo que se conoce como la fortuna de mar, es decir hasta por el valor de su buque.

Ese límite de responsabilidad del armador en el proceso navegatorio puede ser actualizado cuando éste abandona el buque en favor de los acreedores, con lo que el Derecho Marítimo nos limita esa responsabilidad con un afán específico, el permitir el desarrollo y subsistencia de la empresa naviera.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos adopta en su Artículo 135 tal limitación, pero sigue a la Doctrina Italiana en su formulación y no a la inglesa, que es la que se adoptó en la Convención Internacional de Bruselas sobre la Limitación de la Responsabilidad de Propietarios de Embarcaciones Marítimas, del 10 de octubre de 1957.

Preocupa, asimismo, a los países en desarrollo la ruptura que necesariamente se dará en el "statu quo" que existía entre cargadores, aseguradores y porteadores o transportistas.

También están conscientes de que al entrar en vigor este Convenio, las Reglas de Hamburgo, que favorece al usuario, se iniciará una alza vertiginosa de los fletes, ya que el porteador tratará de cubrirse para poder responder ante una responsabilidad más amplia.

Otra problemática que tendrá que encararse, por los países en desarrollo, es el de sus empresas aseguradoras, pues mientras los aseguradores de la carga verán disminuidas sus responsabilidades, los del porteador las verán incrementadas, disminuyendo con eso el ingreso, por concepto de primas, del asegurador de la carga.

Con ello el gasto por este concepto saldrá de las naciones en desarrollo y se irá, a través del reaseguro, a los grandes mercados del seguro marítimo: Londres, Nueva York, París, Tokio y Hamburgo, entre otros. Hasta ahora a través de legislaciones nacionales imperativas, como la mexicana, se exige al exportador extranjero asegurar las cargas que venden a nuestro país en empresa nacional, por estar el interés asegurable domiciliado en nuestro país.

Tal es el caso, por ejemplo, de los granos que adquiere la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO), los tubos que compra Petróleos Mexicanos (PEMEX), del equipo que recibe la Comisión Federal

de Electricidad (CFE), así como las cargas de otras empresas propiedad del Estado Mexicano o privadas nacionales, pues solo pueden contratar, por mandato de ley, sobre la base costo y flete (C & F) en todas sus compras provenientes del extranjero. Desde luego, podría hacerse la compraventa marítima costo, seguro y flete (CIF) si se promoviera en el extranjero la venta del seguro marítimo mexicano.

Tomando en consideración nuestras apreciaciones, tenemos que pensar seriamente como enfrentarnos al reto que este Convenio nos presenta, las Reglas de Hamburgo, es decir, que es lo que más nos conviene, recordando que no debemos dejar de lado la cuestión de que ambos acuerdos internacionales durante un largo período de tiempo subsistirán con juntamente.

Creo, sin lugar a dudas, que será necesario, a la larga, revisar lo acordado a través de las Reglas de Hamburgo y buscar el justo medio, el equilibrio entre las partes contratantes, sin favorecer más a una frente a la otra, sino dándole lo que a cada una le corresponde.

Es decir, con ello lograremos una mejora sustancial y una evolución adecuada, que hoy día ya no nos ofrecen las Reglas de La Haya y su Pro tocol de Modificación de 1968, verdadero parche jurídico, que lo único que provocó fué un reclamo más en contra de la Convención de Bruselas de 1924, que ya a nadie convence, ni a armadores, ni a cargadores o usuarios, provocando una reacción tan violenta, cuyo resultado es el propio Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías del 30 de marzo de 1978 o Reglas de Hamburgo.

CONCLUSIONES .

Al concluir nuestro trabajo, tenemos que reconocer, que a lo largo de la Historia el conocimiento de embarque sufrió los cambios necesarios, para llegar a nuestros días en la forma que lo conocemos, por ello, en nuestro estudio solo destacamos aquellos momentos que dieron al documento su estructura y funcionamiento.

A pesar del esfuerzo realizado, durante 600 años, para alcanzar la forma actual del documento, tenemos que reconocer que se ha venido dificultando su tramitación, lo que ha provocado, entre otros muchos elementos del transporte marítimo, la limitación de la facilitación del tráfico marítimo internacional.

Nuestra intención no fué ofrecer complicadas interpretaciones doctrinarias, sino un trabajo sencillo, que además de presentar ampliamente esta figura jurídica tan importante para el transporte marítimo de mercancías, permita a los lectores conocer el concepto y las funciones del conocimiento de embarque, dando, asimismo, las clases, tratando de aportar por primera vez en un estudio de esta naturaleza un cuadro explicativo de las mismas a fin de que pueda verse en su amplia dimensión, sin limitarle a solo unas cuantas, como lo hacen los autores con sultados.

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

Por supuesto que de estos documentos destacamos la carta de garantía,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Las Reglas de Hamburgo, reacción contraria a ese clausulado tipo, son en el fondo una revisión profunda de las Reglas de La Haya, pues no cabe duda que el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, del 30 de marzo de 1978, fué redactado teniendo a la vista como antecedente primario a la Convención Internacional de Bru

selas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, del 25 de agosto de 1924, y su Protocolo de Modificación, del 23 de febrerc de 1968.

No puede negarse, desde un punto de vista formal, tómesese la posición que se tome, en favor de uno u otro Convenio, las Reglas de Hamburgo han sido el resultado de una labor de juristas, como lo es el grupo de distinguidos y expertos abogados que integran la CNUDMI, y entre los que se encontraban en ese entonces los maestros mexicanos Jorge Barrera Graf y Roberto L. Mantilla Molina; este último mi querido maestro de Derecho Mercantil; en tanto que las Reglas de La Haya las hicieron hombres prácticos, es decir, aquellos que laboran diaria y directamente en el medio del transporte marítimo de mercancías.

De ahí que, primero el antecedente práctico y más tarde el conocimiento jurídico, den a las Reglas de Hamburgo una presencia legislativa mucho más técnica.

Se buscó, asimismo, salir de un sistema netamente anglosajón, elaborado sobre la base de exoneraciones de responsabilidad casuística, diez y siete, tan complicado y ajeno a nuestra realidad latina, así como difícil de comprender, que hace pensar todavía hoy día a los tribunales de tradición romanística, en si se trata de verdaderos casos fortuitos o de fuerza mayor.

El concepto de la debida diligencia es abandonado, por lo difícil de entender, pero sobre todo por lo complicado que es definirlo, cuando llega el momento en que debemos exigir la responsabilidad del porteador o transportista. Ello nos hace ver con toda claridad que las Reglas de La Haya han seguido con todo cuidado su antecedente más importante, la Ley Harter de los Estados Unidos, de marcado corte anglosajón.

Del articulado de las Reglas de Hamburgo se desprende que, a través de él, se trata de regular el contrato de transporte marítimo de mercancías, y no simplemente el documento probatorio de su existencia, es decir, el conocimiento de embarque, como se hace hoy día en las Reglas de La Haya y las Reglas de Wisby, con lo que puede reafirmarse que en el nuevo Convenio se adopta una técnica legislativa más avanzada y depurada, debido, sin lugar a dudas, a la participación de los expertos juristas que antes mencionábamos.

A través de las Reglas de Hamburgo se revisó la política de distribución de riesgos entre el propietario de la carga y el porteador o transportista, eliminando la distinción entre faltas náuticas y comerciales, y estableciendo la carga de la prueba de que no ha habido culpa del porteador o transportista, sus empleados o sus agentes, a cargo de éste, superando además, en su contenido a las Reglas de La Haya.

Esa carga nos parece más justa, toda vez que el porteador o transportista tiene a lo largo de las rutas que siguen sus buques agentes marítimos que los representan y pueden fácilmente obtener todas las pruebas que requieren, no así el propietario de las mercancías, que no tiene ningún representante en ellas.

Se logra por primera vez en la historia del transporte marítimo de mercancías establecer normas claras y precisas sobre jurisdicción y arbitraje, abandonando la vieja " Cláusula Paramount ", y permitiendo con ello que el cargador pueda demandar en el lugar que más convenga a sus intereses.

Por lo que toca al arbitraje este deberá llevarse en base a la reglamentación arbitral emitida por la propia Organización de las Naciones Unidas a través de la CNUDMI, lo que garantiza su correcta implementa-

ción.

Se recoge lo de la carta de garantía, aún cuando limitada a la relación cargador-porteador, que viene sin lugar a dudas en auxilio de nuestro comercio exterior, pues permitirá que nuestros comerciantes, industriales y productores puedan a la larga negociar sin grandes dificultades los créditos documentarios a su favor por sus ventas hechas al extranjero y que emplean el transporte marítimo.

Con ello garantizan al portador cualquier reserva hecha en el conocimiento de embarque, a fin de que sea retirada y se extienda limpio y en debido orden.

No obstante todas las ventajas que nos ofrecen las Reglas de Hamburgo, tenemos que señalar la existencia de algunos problemas que se tendrán que encarar, como es el caso de la entrada en vigor, dada la exigencia de las veinte ratificaciones o adhesiones, habiéndose alcanzado hasta 1983 solo la de siete países en desarrollo: Barbados, Egipto, Marruecos, Rumanía, Tanzania, Túnez y Uganda; como puede verse solo un país del área latinoamericana; lo que sin embargo, no debe preocuparnos, ya que el Convenio de Bruselas de 1924 requirió de siete años para entrar en vigor y el Protocolo de Modificación de 1968 de nueve años.

Hay que recordar, sin embargo, lo sintomático y preocupante que es el que las potencias marítimas tan pronto tuvieron noticia de la convocatoria de la ONU a la Conferencia de Plenipotenciarios para examinar el proyecto de las Reglas de Hamburgo, se apresuraron a ratificar o adherir a las Reglas de Wisby, haciéndolas entrar en vigor el 23 de junio de 1977, es decir, nueve meses antes de que se adoptara el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías.

Por otra parte, ahora el Convenio de Hamburgo de 1978 no solo preocu

pa a los países transportistas, pues sus seguidores, los países en desarrollo principalmente, piensan seriamente hasta que punto podrán resistir sus armadores las exigencias de su responsabilidad plena ante cargadores de la talla de una " General Motors Corp.", por ejemplo.

No obstante lo cual, no debe olvidarse que el cargador tiene un límite para exigir al armador su responsabilidad, que solo va hasta lo que se conoce como la fortuna de mar, es decir, hasta por el valor de su buque.

Ese límite de responsabilidad del armador en el proceso navegatorio puede ser actualizado cuando éste abandona el buque en favor de los acreedores, con lo que el Derecho Marítimo nos limita esa responsabilidad con un afán específico, el permitir el desarrollo y subsistencia de la empresa naviera.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos adopta en su Artículo 135 tal limitación, pero sigue a la Doctrina Italiana en su formulación y no a la Inglesa, que es la que se adoptó en la Convención Internacional de Bruselas sobre la Limitación de la Responsabilidad de Propietarios de Embarcaciones Marítimas, del 10 de octubre de 1957.

Preocupa, asimismo, a los países en vías de desarrollo la ruptura que necesariamente se dará en el " statu quo " que existía entre aseguradores, cargadores y porteadores o transportistas.

También están conscientes de que al entrar en vigor este Convenio, las Reglas de Hamburgo, que favorece al usuario, se iniciará una alza vertiginosa en los fletes marítimos, pues el porteador tratará de cubrirse para poder responder ante una responsabilidad más amplia.

Otra problemática que tendrá que encararse, por los países en desarrollo, es el de sus empresas aseguradoras, pues mientras los asegurados

res de la carga verán disminuidas sus responsabilidades, los del porteador las verán incrementadas, bajando con eso el ingreso por concepto de primas, del asegurador de la carga.

Con ello, el gasto por este concepto saldrá de las naciones en desarrollo e irá, a través del reaseguro, a los grandes mercados del seguro marítimo: Londres, Nueva York, París, Tokio y Hamburgo entre otros. Hata ahora a través de legislaciones nacionales imperativas, como la mexicana, que exige al exportador extranjero el asegurar las cargas que venen a nuestro país en empresa aseguradora nacional.

Tal es el caso por ejemplo, de los granos que adquiere la Compañía Nacional de Subsistencias Populares (CONASUPO), los tubos que compra Petróleos Mexicanos (PEMEX), del equipo que recibe la Comisión Federal de Electricidad (CFE), así como las cargas de otras empresas propiedad del Estado Mexicano, o privadas nacionales, pues solo pueden contratar, por mandato de ley, sobre la base costo y flete (C & F) en todas sus compras provenientes del extranjero.

No podemos aceptar, de ninguna manera, que el Convenio de Hamburgo de 1978 unicamente se adoptó para eliminar ambigüedades y el doble seguro existentes en la legislación internacional vigente, y así reducir los costos inherentes al transporte; pues lo relativo al seguro marítimo se está examinando en otro foro, Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, y las ambigüedades fueron practicamente eliminadas en casi su totalidad, de las Reglas de Hamburgo.

Muchas más razones de fondo fueron las que se señalaron para esa adopción, pudiendo destacar las siguientes:

a).- Mantenimiento de cláusulas de exoneración de dudosa validez en

el conocimiento de embarque.

b).- Limitación de responsabilidad por unidad.

c).- Cláusulas de jurisdicción o " Cláusula Paramount ".

d).- Imposibilidad de celebrar el arbitraje.

e).- Insuficiente protección jurídica de cargas con características especiales, como las frigoríficas, de estiba especial, ventilación adecuada, entre otras.

f).- Cláusulas que permiten al porteador encomendar a terceros la custodia de las mercancías en tierra, pero en condiciones tales que hacen imposible obtener el pago de reclamaciones en relación con la carga.

Por eso es injusto calificar con tal pobreza el deseo del Grupo de los 77, que por supuesto actuó en pro de la unificación internacional del Derecho Marítimo, lo que puede verse en el propio texto del Artículo 3º de las Reglas de Hamburgo, cuando nos dice que en su interpretación y aplicación debe tenerse en cuenta que existe la necesidad de promover la uniformidad. Esto nos permite ver que en el acuerdo se siguió la vieja tesis del gran maestro francés Pardessus, que en el Derecho Marítimo las normas se imponen por obra de la costumbre y las necesidades del comercio, principios en los que se origina el nuevo Convenio.

Implementación de costumbres, pues los textos fueron tomados, en gran medida, de las Reglas de La Haya y las Reglas de Wisby; y las necesidades del comercio, es decir las peticiones de los cargadores y consignatarios del carga, que hicieron reconocer que había tal necesidad en el tráfico marítimo internacional. Todo lo cual podrá revisarse detenidamente en la lectura del cuadro comparativo de ambos acuerdos en

el Anexo I de este trabajo.

No puede hablarse tampoco del tradicional particularismo del Derecho Marítimo, pues este Derecho no es particular sino autónomo, ya que requiere de esa autonomía para poder explicar las figuras típicas que lo conforman, como la avería gruesa o común, el abandono, el apresamiento, y la construcción del buque, entre otras muchas.

Tomando en consideración nuestras apreciaciones, tenemos que pensar seriamente como enfrentarnos al reto que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías nos presenta, es decir, que es lo que más nos conviene, recordando que no debemos dejar de lado la cuestión de que ambos acuerdos internacionales durante un período de tiempo, más o menos largo, subsistirán conjuntamente.

Creo, sin lugar a dudas, que será necesario revisar lo acordado, una vez que entre en vigor el Convenio, a través de las Reglas de Hamburgo y buscar el justo medio, el equilibrio entre las partes contratantes, sin favorecer más a una frente a la otra, sino dándole a cada una lo que le corresponde.

Con ello lograremos una mejora sustancial y una evolución adecuada que hoy día ya no nos ofrecen las Reglas de La Haya y su Protocolo de Modificación de 1968, verdadero parche jurídico, que lo único que provocó fué un reclamo más en contra de la Convención de Bruselas de 1924, que ya a nadie convence, ni a armadores, ni a cargadores o usuarios, provocando una reacción tan violenta, cuyo resultado es el propio Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías del 30 de marzo de 1978 o Reglas de Hamburgo.

Para alcanzar lo anterior, proponemos las siguientes recomendaciones:

I.- Revisar los aspectos en desacuerdo en el Convenio de Hamburgo, adecuándolos efectivamente a las necesidades de las partes en el contrato de transporte marítimo de mercancías.

II.- Promover el equilibrio efectivo entre las partes en el contrato de transporte marítimo de mercancías.

III.- Realizar estudios acerca de los aspectos que ofrecen problemas y, sobre todo, proponer soluciones válidas para las partes.

IV.- Examinar los considerandos y razones que las partes expresan o exponen, bien a favor o en contra del acuerdo, para buscar fórmulas vá lidas para todos los participantes en el transporte marítimo de mercancías.

V.- Estudiar las observaciones hechas por gobiernos, organizaciones de armadores, aseguradores y usuarios, para implementar aquellos que ayuden a obtener el fin buscado en el Convenio.

VI.- Finalmente, destacar que las Reglas de La Haya y las Reglas de Wisby no ofrecen ya soluciones adecuadas a las necesidades actuales del transporte marítimo de mercancías, que por lo mismo urge implementar el Acuerdo de Hamburgo para alcanzar soluciones técnicas y jurídicas adelantadas, pero previamente será necesario cumplimentar las reco mendaciones que hemos mencionado antes.

LIC. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.

BIBLIOGRAFIA.

LIBROS:

- Alderton, Patrick M.
Sea Transport. Operations and Economics. Londres, Thomas Reed Publications Limited, 1980. Segunda Edición.
228 pp.
- Astle, W. E.
Hague Rules Law Digest. Londres, Fairplay Publications, Ltd., 1981.
IX y 90 pp.
- Astle, W. E.
Shipping and the Law. Londres, Fairplay Publications, Ltd., 1980.
260 pp.
- Astle, W. E.
The Hamburg Rules. Londres, Fairplay Publications, Ltd., 1981.
XII y 163 pp.
- Azcárraga, José Luis de.
Legislación Internacional Marítima. Madrid, Ministerio de Marina, 1955.
1219 pp.
- Beltrán Montiel, Luis.
Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1979.
XXXV y 526 pp.
- Bes, J.
Chartering and Shipping Terms. Hilversum, Países Bajos, Drukkerij V/H. C. de Boer Jr., 1966. Sexta Edición.
428 pp.
- Bes, J.
Fletamentos y Términos de Embarque. Madrid, Asociación de Navieros Españoles, 1982. Séptima Edición. Traducción del inglés de la Décima Edición por S. de Uriarte y Larraondo.
XXIX y 506 pp.
- Blas Simone, Osvaldo.
Las Reglas de Hamburgo (Análisis Normativo). Buenos Aires, Ediciones Novum Forum, 1980.
156 pp.
- Cervantes Ahumada, Raúl.
Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, S. A., 1970.
XIV y 774 pp.
- Cervantes Ahumada, Raúl.
Títulos y Operaciones de Crédito. México, Editorial Herrero, S. A., 1964. Cuarta Edición.
467 pp.

- Colinvaux, Raoul P.
Carriage by Sea. British Shipping Laws. Núms. 2 y 3. Londres, Stevens and Sons, Ltd., 1963. Undécima Edición. Esta obra fué originalmente escrita por T.G. Carver en 1885, de ahí que sea más conocida por el nombre de este autor.
 2 Vols.
- Danjon, Daniel.
Tratado de Derecho Marítimo. Madrid, Editorial Reus, S. A., 1931. Traducción del francés por Luis Aguirre Fanaique.
 4 Vols.
- Deakin, B. M. y Seward, T.
Shipping Conferences. A study of their origins and development and economic practices. Cambridge, Cambridge University Press, 1973.
 XVI y 261 pp.
- Fariña, Francisco.
Abordajes. Reglamentación Internacional. Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1958.
 225 pp.
- Fariña, Francisco.
Derecho y Legislación Marítima. Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1955.
 587 pp.
- Fariña, Francisco.
Las averías comunes y su liquidación. Madrid, Oficina Central Marítima, 1965.
- Garibi Undabarrena, José María.
Derecho Marítimo Práctico. Madrid, Oficina Central Marítima, 1958.
 833 pp.
- González Lebrero, Rodolfo A.
Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979. Tercera Edición.
 XXVIII y 803 pp.
- Hernández Yzal, Santiago.
Derecho Marítimo. Barcelona, Editorial Cadí, 1968.
 2 Vols.
- Hernández Yzal, Santiago.
El Flete en el Transporte Marítimo. Contratación y Tarificación. Barcelona, Gráficas Salvá, 1980.
 771 pp.
- Hernández Yzal, Santiago.
La reserva "no se responde de faltas de contenido" en los conocimientos de embarque. Barcelona, José María Bosch Editor, 1954.
 61 pp.

- Lafebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele.
Manuale di Diritto della Navigazione. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1969. Quinta Edición.
 XXXIX y 679 pp.
- Lord Chorley, M. A. Q. C. y Giles, O. C.
Shipping Law. Londres, Pitman Publishing, 1970. Sexta Edición.
 XXV y 405 pp.
- Lord McNair
The Law of Treaties. Londres, Oxford University Press, 1961.
 XXI y 789 pp.
- Lowdnes, Richard y Rudolf, G. R.
The Law of General Average. British Shipping Laws. Londres, Stevens and Sons, Ltd., 1975. Décima Edición. Vol. 7.
 XXIX y 501 pp.
- Lyon Caen, Ch. y Renault, L.
Traité de Droit Maritime. Paris, F. Pichon Succeseurs Imprimeur-Editeur, 1896.
 2 Vols.
- Malvagni, Atilio.
Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua. Buenos Aires, Roque Depalma Editor, 1956.
 XXXII y 890 pp.
- Manca, Plinio.
Studi di Diritto della Navigazione. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1961.
 4 Vols.
- Mantilla Molina, Roberto L.
Derecho Mercantil. Introducción y conceptos fundamentales. Sociedades. México, Editorial Porrúa, S. A., 1961. Quinta Edición.
 XXIV y 497 pp.
- Mills Roche, W.
Oliver's Shipping Law Manual. Londres, Richard Holmes Laurie, 1896. Séptima Edición.
 IV, 373, 16 Adenda 1900, 16 Adenda 1907 pp.
- Olvera de Luna, Omar.
Manual de Derecho Marítimo. México, Editorial Porrúa, S. A., 1981.
 232 pp.
- Ray, José Domingo.
 "Transporte Marítimo de Mercancías. La Convención de Bruselas de 1924 y las Reglas de Hamburgo de 1978." Décimo Quinta Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores. Viña del Mar, Chile, del 7 al 10 de noviembre de 1978. Montevideo, Ediciones ALAMAR, 1979.
 Pp. 19 a 43.

- Ripert, Georges.
Droit Maritime. Paris, Editions Rousseau et Cie., 1950. Cuarta Edición, puesta al día hasta 1963 con un cuarto volumen por René Rodiere.
 4 Vols.
- Rodiere, René.
Affretements et Transports. Paris, Librairie Dallóz, 1967 a 1970.
 3 Vols.
- Rodríguez y Rodríguez, Joaquín.
Curso de Derecho Mercantil. México, Editorial Porrúa, S. A., 1964. Quinta Edición.
 2 Vols.
- Salgado y Salgado, José Eusebio.
Apuntes de Derecho Marítimo. México, preparados para la Cátedra de Derecho Marítimo, 1982.
 s. p. s. e.
- Salgado y Salgado, José Eusebio.
El Arbitraje y el Conocimiento de Embarque Marítimo. Memoria del IV Simposio de Arbitraje Internacional. México, Cámara Nacional de Comercio de la Ciudad de México, 1977.
- Sánchez Calero, Fernando.
Las Reglas de Hamburgo sobre el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. Una valoración crítica. Barcelona, Comité de Derecho Marítimo de Barcelona, 1981.
 51 pp.
- Seara Vázquez, Modesto.
Tratado General de la Organización Internacional. México, Fondo de Cultura Económica, 1974.
 1066 pp.
- " Conocimiento ALAMAR." " Conocimiento Único de embarque de la Asociación Latinoamericana de Armadores." Transporte Marítimo Latinoamericano 1966-1967 (Compendio). Montevideo, Ediciones ALAMAR, 1968. Colección Serie Volúmenes II.
 pp. 99 a 107.
- Valroger, Lucien.
Droit Maritime. Commentaire théorique et pratique du Livre II du Code de Commerce. Paris, L. Larose et Forcel, 1883.
 5 Vols.
- Vigier de Torres, Agustín.
Derecho Marítimo. Madrid, Subsecretaría de la Marina Mercante, 1978. Tercera Edición.
 XXXI, 903 y 59 de apéndices pp.
- Vivante, César.
Tratado de Derecho Mercantil. Madrid, Editorial Reus, S. A., 1933.
 4 Vols.

LIBROS DE CONSULTA GENERAL:

Branch, Alan E.

Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviations.
Londres, Witherby and Co., Ltd., 1976.
IX y 117 pp.

Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, 1981. Cuarta Edición.
268 pp.

Enciclopedia General del Mar. Barcelona, Enciclonas Garriga, S. A., 1968.
8 Vols.

Encyclopaedia Britannica. Chicago, William Benton Publisher, 1961.
20 Vols.

Fairplay World Shipping Year Book 1980. Londres, Fairplay Publications, Ltd., 1981.
807 pp.

Incoterms. Regles internationales pour l'interpretation des terms commerciaux. Paris, Cámara de Comercio Internacional, 1980. Quinta Edición.
135 pp.

Index of the Reports of Conferences (1873-1972). Londres, International Law Association, 1975.
220 pp.

La Marina Mercante Iberoamericana IEMMI 1981. Londres, a Seatrade Guide, Seatrade Publications, Ltd., 1981.
224 pp.

La Marina Mercante Iberoamericana IEMMI 1983. Londres, a Seatrade Guide, Seatrade Publications, Ltd., 1983.
168 pp.

México y la Reglamentación Marítima y Portuaria Internacional. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1982.
2 Vols.

Pallares, Eduardo.

Diccionario de Derecho Procesal Civil. México, Editorial Porrúa, S. A., 1960. Tercera Edición.
820 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

"México y el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías." Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, 1980. México, ENEP Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981. Volumen I.
1087 pp.

Stevens, Edward F.
Dictionary of Shipping Terms and Phrases. Londres, Pitman Publishing Ltd., 1971. Segunda Edición.
 96 pp.

The Problem of Clean Bills of Lading. Paris, Cámara de Comercio Internacional, 1974.
 20 pp.

DOCUMENTOS:

Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Anexo I. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978. A/CONF.89/13. Nueva York, Naciones Unidas, 1978.
 5 y 25 pp.

Acta final e Informe. Actas de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. E/CONF.46/141. Nueva York, Naciones Unidas, 1965. Vol. I.
 XII y 409 pp.

Conocimientos de Embarque. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1. Nueva York, Naciones Unidas, 1971.
 IV y 78 pp.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. TD/MT/CONF/16. Nueva York, Naciones Unidas, 1980.
 III y 32 pp.

Conventions de Droit Maritime. (Conventions de Bruxelles). Signatures, Ratifications, Adhésions, Déclarations, Reserves, Denonciations. Bruselas, Ministère des Affaires Etrangères, du Commerce Extérieur et de la Coopération au Développement de Belgique, 1979.
 121 pp.

Conventions Internationales de Droit Maritime. Textes. Amberes, Comité Maritime Internacional, 1980.
 168 pp.

El Seguro Marítimo. Aspectos jurídicos y documentales del contrato de seguro marítimo. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/ISL.27. Ginebra, Naciones Unidas, UNCTAD, 20 de noviembre de 1978.
 IV y 90 pp.

El Transporte Marítimo en 1978. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/182/Rev.1. Nueva York, Naciones Unidas, 1980.
 VII y 58 pp.

Informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional acerca de su cuarto período de sesiones. TD/31/682. TD/B/AC.15/34. Ginebra, Naciones Unidas, UNCTAD, 29 de agosto de 1975.

International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG). Londres, Organización Marítima Internacional, 1981.
5 Vols.

Thommen, T. K.

Reglamentación Internacional sobre el Transporte Marítimo. TD/32/Rev.
1. Nueva York, Naciones Unidas, 1968.
IV y 39 pp.

Transportación Marítima Mexicana, S. A. (MEXICAN LINE) Bill of Lading, última versión.

REVISTAS:

Boletín del Centro de Relaciones Internacionales. México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, publicación mensual. Primera Epoca. Director Modesto Seara Vázquez.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

"El proyecto de convenio de transporte combinado de mercancías, sus implicaciones para los países en vías de desarrollo." Marzo de 1972, Núm. 16.
pp. 72 a 89.

Boletín Informativo sobre Transporte Marítimo. México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Comisión Nacional de Fletes Marítimos, publicación mensual.

"México ratificó el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías." Vol. II, Núm. 6, mayo 1º de 1982.
pp. 25 a 29.

"Terminología Marítima." Vol. II, Núm. 6, mayo 1º de 1982.
pp. 30 a 32.

Comercio Exterior. México, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A. publicación mensual.

"Junta de Comercio y Desarrollo. Debates y Conclusiones. (IV Período de Sesiones). (Suplemento)." Septiembre de 1966, Tomo XVI, Núm. 9.
38 pp.

Informativo ALAMAR. Montevideo, Asociación Latinoamericana de Armadores, publicación semanal.

"Probable cambio en el sistema de los conocimientos de embarque." Semana del 25 al 31 de mayo de 1981, Núm. 307.
p. 9.

"Se firma Convenio para proteger el transporte de animales vivos por cualquier medio de transporte." Semana del 12 al 18 de septiembre de 1983, Núm. 427.
p. 9.

Revista de Derecho. Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, publicación mensual.

Cornejo Fuller, Eugenio.

"Evaluación sobre la posible ratificación por los países latinoamericanos de las Reglas de Hamburgo en relación con la Convención de Bruselas de 1924 desde el punto de vista jurídico." Núm. IV, 1980.
pp. 143 a 177.

Revista de Derecho Marítimo. Buenos Aires, Asociación Argentina de Derecho Marítimo, publicación mensual.

Beltrán Montiel, Luis.

"El transporte por agua, la descarga y la entrega de las mercancías." noviembre de 1971.
pp. 49 a 64.

Elena Escalera, Alfredo E.

"Algunos consejos sobre conocimientos limpios." Homenaje al Doctor Atilio Malvagni, julio de 1970.
pp. 230 a 232.

LEYES:

Codice della Navigazione. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1967. Edición al cuidado de M. Fragali.
447 pp.

"Ley de Navegación y Comercio Marítimos." Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S. A., 1980. Trigesimoseptima Edición.
586 pp.

Ley de Navegación y Legislación Concordante. Buenos Aires, La Ley, S. A., Editora e Impresora, 1978.
96 pp.

Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, José Luis.

Código de las Leyes Marítimas. Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1980.
2020 pp.

Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. I. Villa de Bilbao. París, Librería de Rosa y Bouret, 1859.
284 pp.

TRADUCCIONES:

Traducción del Conocimiento de Embarque de Transportación Marítima Mexicana, certificada como fiel y correcta al español por Sheila Behrens de Fernández Perito Traductor autorizado por el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal el 20 de agosto de 1982.

ANEXO I.- CUADRO COMPARATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE DE 1924 (REGLAS DE LA HAYA) Y SU PROTOCOLO QUE LO ADICIONA DE 1968 (REGLAS DE WISBY), Y EL CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS DE 1978 (REGLAS DE HAMBURGO).

CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, REGLAS DE LA HAYA, Y EL PROTOCOLO DE BRUSELAS QUE LO MODIFICA, REGLAS DE WISBY. (*)

ARTICULO 1º

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 al 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

(*) Conventions Internationales de Droit Maritime. Ambrès, Comité Maritime International, 1977. pp. 27 a 39.
Aurelio Menéndez Menéndez y Juan Luis Iglesias Prada Código de las Leyes Marítimas. Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1980. pp. 1827 a 1836.
José Luis de Azcárraga. Legislación Internacional Marítima. Madrid, Ministerio de Marina, 1955. pp. 699 a 706.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, REGLAS DE HAMBURGO. (**)

ARTICULO 1.- 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.

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

(**).- Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. A/CONF.89/13. Nueva York, Naciones Unidas, 30 de marzo de 1978. Con tres Anexos, el primero de los cuales tiene el texto del Convenio, que fué adoptado el 30 de marzo de 1978 y aún no entra en vigor.

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.

marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

5.- El término " mercancías " comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen 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.

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.

7.- Por " conocimiento de embarque " se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transpor-

El Convenio fué adoptado el 25 de agosto de 1924, habiendo entrado en vigor el 2 de junio de 1931. El Protocolo a su vez se adoptó el 23 de febrero de 1968 y entró en vigor el 23 de junio de 1977. Los textos los tomamos de las obras españolas, pero para evitar usar palabras equívocas, hemos revisado el texto francés original.

te 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 con tra 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.

ARTICULO 2º

Bajo la reserva de las disposiciones del Artículo 6º, 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.

ARTICULO 3º

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.

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

mercancías transportadas.

3.- 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 éste 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 normalmente legibles hasta el término del viaje.

b).- O el número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como las 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 la obligación de declarar o mencionar en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso cuando tenga razón fundada para su

ARTICULO 14. EMISION 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.

ARTICULO 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 peli-groso, 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 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;

poner que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.

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 23;

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 destino, si en ello han convenido expresamente las partes; y

o).- Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan 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 más 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 anterior-

mente sí, 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 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.

ARTICULO 16. CONOCIMIENTO 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 sa be 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.

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 presun ción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en su caso de haberse emitido un conocimiento de embarque " embarcado ", ha cargado

4.- Este conocimiento establecerá la presun ción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparecen descritos 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 fé. (Este texto fue agregado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de

1968 o Reglas de Wisby en su Artículo 1º inciso 1).

5.- 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 dé 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 estas 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 contradictoria-

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 fé basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

ARTICULO 17. GARANTIAS 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 aún 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.

mente 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. (El texto de este apartado quedó modificado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su Artículo 1º inciso 2).

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.

ARTICULO 20. PRESCRIPCION 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.

ARTICULO 19. AVISO DE PERDIDA, 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 a 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 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 15 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.

6 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. (El texto de este inciso se agregó por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su Artículo 1º inciso 3).

7.- Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador, el portador, 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 dé 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 o 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 3º párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla " embarcado."

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.

ARTICULO 20. PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES.

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 90 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.

ARTICULO 15. CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE EMBARQUE.

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 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."

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 provenga de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados 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 puestas. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante exonerarán al porteador de su responsabilidad.

ARTICULO 4º.

1.- 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 3º, 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 cualquiera otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente Artículo.

2.- Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:

a).- De actos, negligencia o falta del capitán, marino, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.

ARTICULO 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.

ARTICULO 5. FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD.

1.- El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o 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 60 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:

- b).- De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.
- c).- De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- d).- De fuerza mayor. (" Act of God " Acto de Dios).
- e).- De hechos de guerra.
- f).- Del hecho de enemigos públicos.
- g).- De detención o embargo por soberanos o autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
- h).- De restricción de cuarentena.
- i).- De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.
- j).- De huelgas o cierres (lockouts), o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
- k).- De motines o perturbaciones civiles.
- l).- De 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).- De embalaje insuficiente.
- o).- De insuficiencia o imperfección de las marcas.
- p).- De los vicios ocultos que escapan a 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 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.

- 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 pruebe 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 de la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a este tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dió 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 provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

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 acto, falta o negligencia del cargador, 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).- A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10,000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado.

b).- La cantidad total debida será calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en

ARTICULO 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.

ARTICULO 5. FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD.

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 salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7.- Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable solo 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.

ARTICULO 6. LIMITACION 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

la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y en 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 o, a falta de cotización en bolsa y de precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de las mismas 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 a los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o la unidad.

d).- Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso.

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 ha ya 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 un bulto o una 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.

ARTICULO 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 Inter-

nacional. 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, la aprobación o la 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 conformidad

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 daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños.

f).- La declaración mencionada en el apartado a) de este párrafo, si está incluida 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

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 esa conversión.

ARTICULO 8. PERDIDA DEL DERECHO A LA LIMITACION 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 provinieron 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.

ARTICULO 6. LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD.

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

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. (El texto del inciso 5 de este Artículo fué modificado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su Artículo 2º).

6.- Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o pleigrosa, 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 o 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 en que proceda declararlas.

ARTICULO 13. NORMAS ESPECIALES RELATIVAS A LAS MERCANCIAS 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 huma-

ARTICULO 4º 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.

3.- 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.

4.- 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 o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían. (Este Artículo fué agregado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su Artículo 3º)

na 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.

ARTICULO 7. APLICACION A RECLAMACIONES EXTRA CONTRACTUALES.

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 contractual, 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.

ARTICULO 8. PERDIDA DEL DERECHO A LA LIMITACION 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 provinieron 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 sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso.

2.- No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del Artículo 7, el empleador 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.

ARTICULO 23. ESTIPULACIONES CONTRACTUALES.

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.

ARTICULO 2. AMBITO DE APLICACION.

3.- Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a 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.

ARTICULO 24. AVERIA 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 transporte 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

ARTICULO 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 dichos abandono o aumento se inserten en el conocimiento entregado al cargador.

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las polizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una poliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio.

Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.

está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

ARTICULO 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 diligencia de sus comisionados o agentes en cuanto 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 deba hacerse, son de tal naturaleza que justifican un Convenio especial.

ARTICULO 7°.

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o cargador insertar en un conocimiento

ARTICULO 4. PERIODO DE RESPONSABILIDAD.

1.- La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período

to 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 concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque en el que las mercancías se transportan por mar.

ARTICULO 8°.

Las disposiciones del presente Convenio no modifican ni los derechos ni las obligaciones del porteador, de privados de cualquier ley en vigor en este momento, re

do durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el 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 recibirlas:
 - 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 recibiera 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 empleados o agentes del porteador o del consignatario respectivamente.

ARTICULO 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 conve

lativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

ARTICULO 9°.

El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales o leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares. (Este Artículo fué modificado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su Artículo 4°).

nios 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 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 del 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 esta 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 ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5.- Las disposiciones del presente Convenio no impedi-

ARTICULO 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 sea 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. (Este Artículo fué modificado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su Artículo 5º).

rán la aplicación por los Estados Contratantes 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 emiendas ulteriores de ese convenio internacional.

ARTICULO 2. AMBITO DE APLICACION.

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 a

plicarán a 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 se 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.

ARTICULO 27. DEPOSITARIO.

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

ARTICULO 11.

A la terminación del plazo de dos años, lo más tarde, a contar 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. 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 al acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen. En los casos previstos en el párrafo anterior

ARTICULO 28. FIRMA, RATIFICACION, ACEPTACION, APROBACION Y ADHESION.

- 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.

dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

ARTICULO 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 o adheridos copia certificada conforme de la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha en que ha recibido la notificación.

ARTICULO 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 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 soberanía o autoridad.

ARTICULO 14.

El presente Convenio producirá efecto respecto de

4.- Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

ARTICULO 28. FIRMA, RATIFICACION, ACEPTACION, APROBACION Y ADHESION.

3.- Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean signatarios.

4.- Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Podría señalarse como correlativo el Artículo 2, que se refiere al ámbito de aplicación, pero como hoy día casi no existen ya dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados, u otras formas de sujeción, no consideramos que exista algún artículo correlativo al Artículo 13, máxime que recordamos aquí la famosa Resolución 1514 de las Naciones Unidas, por la que se reconoció plenamente el derecho que tienen todos los pueblos a la libre determinación, fué emitida el 14 de diciembre de 1960.

ARTICULO 30. ENTRADA EN VIGOR.

1.- El presente Convenio entrará en vigor el primer

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 lo ratifiquen posteriormente o que se adhieran 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.

ARTICULO 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, haciéndolos 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.

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.

ARTICULO 34. DENUNCIA.

1.- Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación 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.

Creemos aquí oportuno incluir el Artículo 31 que se refiere a la Denuncia de otros Convenios y que hace expresa referencia al Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Comocimientos de Embarque, del 25 de agosto de 1924.

ARTICULO 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 considere 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.

ARTICULO 16.

Cada Estado contratante tendrá facultad de proponer

ARTICULO 32. REVISION Y ENMIENDA.

1.- El depositario convocará una conferencia de los

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.

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.

También creemos oportuno incluir el Artículo 33, que se refiere a la Revisión de las cuantías de la limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria, ya que se prevee la posibilidad de convocar a una conferencia para ello.

ARTICULO 33. REVISION DE LAS CUANTIAS DE LIMITACION 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 consideren 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.

Ahora pasaremos a revisar los Artículos que nos faltaron del Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968, relacionándolos con el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías del 30 de marzo de 1978.

ARTICULO 6°.

Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el Protocolo serán considerados e interpretados como un solo y 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 Parte en el Convenio pero no en el presente Protocolo.

ARTICULO 7°.

Entre las Partes en el presente Protocolo, la denuncia del Convenio por una 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 aplicación del Convenio que 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 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 fé.

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

ARTICULO 9º.

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.

ARTICULO 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 12º período de sesiones (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo.

ARTICULO 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.

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.

ARTICULO 29. RESERVAS.

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Su correlativo sería el Artículo 28 que ya antes citamos al analizar el texto del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque.

Al igual que el Artículo anterior su correlativo sería el Artículo 28, además del Artículo 27 que se refiere al depositario.

ARTICULO 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 12º 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.

ARTICULO 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 1 de este Artículo, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después del depósito de su instrumentos de ratificación o de adhesión.

ARTICULO 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.

Asimismo, a este Artículo corresponde el Artículo 28, que se refiere a la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.

Su correlativo sería el Artículo 30 que se refiere a la entrada en vigor.

El Artículo correlativo sería el 34, que se refiere, precisamente, a la denuncia del Convenio.

ARTICULO 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 cuáles 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.

ARTICULO 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 una forma apropiada a esta legislación.

ARTICULO 17.

El Gobierno Belga notificará a los Estados representados en el 12º período 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:

Se puede hacer el mismo comentario que hicimos al examinar el Artículo 13 de las Reglas de La Haya.

Podría decirse que corresponden a este Artículo los Artículos 30 y 31 relativos a la entrada en vigor y a la denuncia de otros convenios.

- 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 15.
- 4.- Las denuncias recibidas conforme al Artículo 14.

Ahora procederemos a mencionar los textos de los Artículos que no concuerdan con ninguno de los Artículos de las Reglas de La Haya o de las Reglas de Wisby, así como la designación de cada una de las partes en que se dividen las Reglas de Hamburgo.

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES. (Artículos 1 a 3).

ARTICULO 3. INTERPRETACION 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. 110

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR. (Artículos 4 a 11).

ARTICULO 9. 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 transportarse 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 trans

porte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de de embarque de buena fé.

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.

ARTICULO 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 u 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 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 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 renunciaciones 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 establecidos 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.

ARTICULO 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 incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo

fo 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. (Artículos 12 y 13).

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE. (Artículos 14 a 18).

ARTICULO 16. CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE: RESERVAS Y VALOR PROBATORIO.

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.

4.- El conocimiento de embarque en el que no se especifique 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.

ARTICULO 17. GARANTIAS PROPORCIONADAS POR EL 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 emitir 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 figuran en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva emitida 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 intencional, 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 tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

ARTICULO 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 (Artículos 19 a 22)

ARTICULO 19. AVISO DE PERDIDA, DAÑO O RETRASO.

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 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan 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 90 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 han 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.

ARTICULO 20. PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES.

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 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.

ARTICULO 21. JURISDICCION.

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 se 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 derecho 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 o 2 de este Artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4.-a).- Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 o 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 ejercer una acción.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. (Artículos 23 a 26).

ARTICULO 23. ESTIPULACIONES CONTRACTUALES.

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 anulan toda estipulación 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 determinará de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

PARTE VII. CLAUSULAS FINALES. (Artículos 27 a 34).(*)

(*).- Es muy importante reconocer que como base de partida para elaborar este cuadro comparativo de las disposiciones de ambos Convenios tuvimos el trabajo de las Naciones Unidas: Conocimientos de Embarque. Cuadro comparativo de las disposiciones jurídicas relativas a la reglamentación internacional del transporte marítimo de mercancías. Preparado por la Secretaría de la UNCTAD. ID/B/C.4/ISL/19/Supp. 1. Ginebra, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 31 de octubre de 1975. 17 pp.

**ANEXO II.- DIVERSOS TIPOS DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE USADOS POR
TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S. A.**



TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S. A.

LINEA MEXICANA MEXICAN LINE
COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

(TERMS CONTINUED FROM REVERSE SIDE) Not Negotiable Unless Consigned to Order

SHIPPER EXPORTER		DOCUMENT NO.	
CONSIGNEE		EXPORT REFERENCES	
BUYER PARTY ADDRESS		FORWARDING AGENT REFERENCES	
INTENDED PER/OR AIRPORT		POINT AND COUNTRY OF ORIGIN	
INTENDED CARRIER (Type of Service) INTENDED VOYAGE No.		DOMESTIC ROUTING/EXPORT INSTRUCTIONS	
INTENDED AIR/SEA PORT OF DISCHARGE		INTENDED PLACE OF RECEIPT**	
INTENDED PORT OF LOADING		INTENDED PLACE OF DELIVERY**	
FOR TRANSMITTAL TO		ONWARD INLAND ROUTING	

PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER				
MARKS AND NUMB./CONTAINER NO.	NO. OF PKGS. AND KIND	TYPE OF PACKAGES / DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT KG.	MEASUREMENT CUBIC
<p>COPY NOT NEGOTIABLE</p>				

**Total No. of Containers, Packages

**Applicable only when the bill of lading is presented to the carrier for delivery

RATES AND CHARGES:

In accepting this Bill of Lading the shipper, consignee and owner of the Goods and the holder of this Bill of Lading expressly accept and agree to all its stipulations, exceptions and conditions, whether written, typed, stamped or printed, as fully as if signed by such Shipper, Consignee, owner of the Goods and/or holder of this Bill of Lading

FREIGHT CHARGED ON	RATE	PER	FREIGHT
PAYABLE AT			

IN WITNESS WHEREOF, the Master or Agent of the said ship has signed..... Bills of lading, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void

Dated at:
For the Master

By _____ **TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A.**

B/L No.

RECEIVED by the Carrier from the Shipper an agreement (oral or written) and conditions (written or printed) concerning the total number of packages or other description of such goods and their weight, value and other particulars, including the terms in the reverse hereof and the terms of the CARRIER'S APPLICABLE TARIFFS from the place of destination to the place of delivery. The receipt of the goods is hereby acknowledged by the Carrier on behalf of the MEXICAN LINE and the conditions of carriage are hereby accepted by the Shipper, consignee and holder of the bill of lading.

with long term liability against the Shipper. Public and Carrier to become binding on all parties to the contract of carriage and the Carrier and Holder as though the contract had been made in writing. The contract of carriage is hereby accepted by the Shipper, consignee and holder of the bill of lading. The Carrier and Holder as though the contract had been made in writing. The contract of carriage is hereby accepted by the Shipper, consignee and holder of the bill of lading. The Carrier and Holder as though the contract had been made in writing. The contract of carriage is hereby accepted by the Shipper, consignee and holder of the bill of lading.



TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A.

(MEXICAN LINE / FAR EAST SERVICE)

BILL OF LADING

SHIPPED on board the goods hereinafter mentioned, in apparent good order and condition, unless otherwise indicated herein, to be transported subject to all the terms of this Bill of Lading, to the port of discharge or to near thereunto as the Vessel can always safely get and leave, always afloat at all stages and conditions of water and weather, and there to be delivered or transhipped. Weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value if mentioned in the Bill of Lading are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of this Bill of Lading is not to be considered as such an agreement.

VESSEL: FLAG:

SHIPPER:

PORT OF LOADING:

PORT OF DISCHARGE: DESTINATION:
(If goods to be transhipped at port of discharge)

CONSIGNEE:

NOTIFY PARTY:

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER				
MARKS AND NUMBERS	QUANTITY	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	MEASUREMENT	GROSS WEIGHT
<p>COPY NOT NEGOTIABLE</p>				

OCEAN RATES AND CHARGES:

FREIGHT CHARGED ON -	RATE	PER	FREIGHT
VALUE			
PAYABLE AT			

IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING the shipper, consignee and owner of the goods and the holder of this Bill of Lading expressly accept and agree to all its stipulations, exceptions and conditions, whether written, typed, stamped or printed, on both pages, as fully as if signed by such shipper, consignee, owner of the goods and/or holder of this Bill of Lading.

IN WITNESS WHEREOF, the Master or Agent of the said ship has signed.....THREE (3).....Bills of Lading, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

Dated at _____
For the Master.

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, S.A.

By _____

B/L No. _____



LINEA MEXICANA DEL PACIFICO

BILL OF LADING

SHIPPED on board the goods herein mentioned, in apparent good order and condition, unless otherwise indicated herein, to be transported subject to all the terms of this Bill of Lading, to the port of discharge or so near thereto as the Vessel can always safely get and leave, always afloat at all stages and conditions of water and weather, and there to be delivered or transhipped.

Weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value if mentioned in the Bill of Lading are to be considered unknown unless the contrary has been expressly acknowledged and agreed to. The signing of this Bill of Lading is not to be considered as such an agreement.

VESSEL: FLAG: MEXICAN

SHIPPER:

PORT OF LOADING:

PORT OF DISCHARGE: DESTINATION:

CONSIGNEE: (If goods to be transhipped at port of discharge)

NOTIFY PARTY:

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER OF GOODS			
MARKS AND NUMBERS	PACKAGES	DESCRIPTION OF GOODS	WEIGHT AND MEASUREMENT
		COPY NOT NEGOTIABLE	

	FREIGHT CHARGED ON	RATE	PER	FREIGHT
	<p>In accepting this Bill of Lading the Shipper agrees to be bound by all of its stipulations, exceptions, and conditions on both pages, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if signed any local customs or Privileges to the contrary notwithstanding.</p> <p>One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.</p>	VALUE		
	TOTAL PAYABLE AT			

In witness whereof, the Master or Agent of the Vessel has signed..... Bill(s) of Lading, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

Dated at..... on the.....

For the Master

.....
As Agents only

No.	
-----	--

(TERMS OF BILL OF LADING CONTINUED ON BACK HEREOF)

**ANEXO III.- OTROS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE DE DIVERSAS EMPRESAS ARMADO
RAS QUE PRESTAN SERVICIO DE LINEA.**

The first of these is the fact that the
 government has a long history of
 intervention in the economy. This
 has been done in a variety of ways,
 including price controls, subsidies,
 and nationalization. The second is
 the fact that the government has a
 long history of intervention in the
 financial system. This has been done
 in a variety of ways, including
 interest rate controls, currency
 controls, and the creation of
 government-owned banks. The third
 is the fact that the government has
 a long history of intervention in the
 labor market. This has been done
 in a variety of ways, including
 minimum wage laws, labor unions,
 and job security laws. The fourth
 is the fact that the government has
 a long history of intervention in the
 social welfare system. This has been
 done in a variety of ways, including
 social security, public housing, and
 health care. The fifth is the fact
 that the government has a long
 history of intervention in the
 education system. This has been
 done in a variety of ways, including
 public schools, higher education,
 and research and development.

The second of these is the fact that
 the government has a long history of
 intervention in the economy. This
 has been done in a variety of ways,
 including price controls, subsidies,
 and nationalization. The second is
 the fact that the government has a
 long history of intervention in the
 financial system. This has been
 done in a variety of ways, including
 interest rate controls, currency
 controls, and the creation of
 government-owned banks. The third
 is the fact that the government has
 a long history of intervention in the
 labor market. This has been done
 in a variety of ways, including
 minimum wage laws, labor unions,
 and job security laws. The fourth
 is the fact that the government has
 a long history of intervention in the
 social welfare system. This has been
 done in a variety of ways, including
 social security, public housing, and
 health care. The fifth is the fact
 that the government has a long
 history of intervention in the
 education system. This has been
 done in a variety of ways, including
 public schools, higher education,
 and research and development.

The third of these is the fact that
 the government has a long history of
 intervention in the economy. This
 has been done in a variety of ways,
 including price controls, subsidies,
 and nationalization. The second is
 the fact that the government has a
 long history of intervention in the
 financial system. This has been
 done in a variety of ways, including
 interest rate controls, currency
 controls, and the creation of
 government-owned banks. The third
 is the fact that the government has
 a long history of intervention in the
 labor market. This has been done
 in a variety of ways, including
 minimum wage laws, labor unions,
 and job security laws. The fourth
 is the fact that the government has
 a long history of intervention in the
 social welfare system. This has been
 done in a variety of ways, including
 social security, public housing, and
 health care. The fifth is the fact
 that the government has a long
 history of intervention in the
 education system. This has been
 done in a variety of ways, including
 public schools, higher education,
 and research and development.

Valmar de Navegacion, S.A.**BILL OF LADING**

SHIPPER / EXPORTER FENIX CARGO LTDA. MIRAFLORES 264 OF. 12 SANTIAGO, CHILE	SHIP NO. EXPORT REFERENCES FORWARDING AGENT P/MC No. POINT AND COUNTRY OF ORIGIN DOMESTIC ROUTING / EXPORT INSTRUCTIONS
CONSIGNEE NEGOCIACION TEXTIL LA CONCORDIA S.A.	
NOTIFY PARTY DIAGONAL 20 de NOVIEMBRE 261 TELEFONOS 588-6480/588-6579 MEXICO 1, D.F. / MEXICO	
PIER SHIP M/V DONA LOLITA SAN ANTONIO PORT OF ORIGIN SAN ANTONIO PORT OF DESTINATION SAN ANTONIO / VERACRUZ	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER				
MARKS & NOS.	PCS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENTS
551U	14	CONTAINERS		
288469-2	1	JAMA MARCADA		
255707-2				
259455-9	15	BULTOS		
236149-6		TODO CONTENIENDO MAQUINARIA	89.500 Kgs.	NORMAL
360125-1		TEXTIL USADA.	2.500 Kgs.	
257240-0			92.00 Kgs.	13.65 CU. MT.
298090-5				
256474-4				
ITLU				
602404-1				
612574-6				
611252-2				
605024-6				
612919-2				
616586-5				
TEX. L.C.				
15/15				

**COPY
NON-NEGOTIABLE****FREIGHT COLLECT**

OCEAN RATES & CHARGES (subject to correction)	
	PREPAID COLLECT
14 containers a US\$2,250.00	US\$31,500.00
1 Jaba de 13.65 M3 a	US\$1,023.75
US\$75.00 x M3.	
TOTAL	US\$32,523.75
HANDLING	
WARFACE	
TOTAL CHARGES	

IN WITNESS WHEREOF, there have been executed 3 (THREE)
 Bills of Lading, each of non-negotiable nature, of the same tenor and
 date, one of which is hereby declared to be the original and
 valid one. SAN ANTONIO 24 DE JUNIO DE 1967

LINE REPRESENTATIVE
John Louis Walker Jr.

B/L No. 1

BILL OF LADING

SHIPPED, in apparent good order and condition by _____

at _____

on board the _____ wharfed _____

to master for the present voyage, or whoever may go as Master in the said ship, for carriage to _____

or so near thereto, as the vessel may safely get always afloat.

C A R G O

Provisions included by degree of goods

Marks & Numbers	Quantity	Merchandise	Weight (said to be)

Weight, content, quality, value, and measures unknown to the carrier and/or his agents.

Charge to be delivered unto order of _____

and arrival notice to be addressed to _____

Payment of freight to be effected as per governing Charter Party/Booking note.

All terms, conditions, exceptions, liberties and exemptions from liability as per Charter Party/Booking note dated _____ at _____

between _____

and _____

are to be considered as embodied in this Bill of Lading.

General Average payable according to York/Antwerp Rules 1950. ^{IN}

FREIGHT CHARGES

IN WITNESS WHEREOF, the master has signed _____ Bill of Lading, exclusive of the

Master's copy, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

Dated at _____

As Agents only:

REPRESENTACIONES MARITIMAS, S. A.
 Office at Mexico, D. F., and all Mexican Ports.

 (Master)

Shipper:

B/L No

Consignee:

Mitsui O.S.K. Lines Ltd.**BILL OF LADING**

Notify address:

Shipped on board the goods or packages and to certain goods hereinafter mentioned, in apparent good order and condition unless otherwise indicated herein, to be transported subject to all the terms of this Bill of Lading, by the vessel and via the place or places designated and agreed in Articles 8, 9 and 10 hereof to the port of discharge named herein "hereinafter called 'the intended port of discharge'", or such other port or place as is provided for in Article 9 hereof or as may hereinafter be so notified as herein set forth, and there to be delivered or transhipped on payment of all charges thereon.

If requested, one signed bill of lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the goods or delivery order.

(Terms of Bill of Lading continued on the back hereof)

* (Local vessel):

* (Over):

(Ocean) vessel:

Part of loading:

Port of discharge:

Port destination (if an overage):

Freight payable at:

Number of original B/L:

Marks & Nos.:

Number and kind of packages, descriptions of goods:

Gross weight:

Measurement:

Freight and charges

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING

the shipper, consignee, holder of this bill of lading and owner of the goods agree to be bound by all its stipulations, conditions, and clauses, whether written, printed, stamped or printed on the front or back hereof as if signed by each person, the local custom or privilege to the contrary notwithstanding, and agree that all agreements or freight engagements for the shipment of the goods are superseded by this bill of lading.

In witness whereof, the number of original bills of lading stated herein, all of this date and date, has been signed, one of which being accomplished, the others to stand void.

Place and date of issue.

for the Master:

* Applicable if carriage by local vessel to port of loading of ocean vessel arranged by carrier as agent for shipper in accordance with Article 10.

The first of these is the fact that the system is not a simple one. It is a complex system, and the complexity is not only in the number of components, but also in the way they are interconnected. The second is that the system is not a static one. It is a dynamic system, and the components are constantly interacting with each other. The third is that the system is not a linear one. It is a non-linear system, and the interactions between the components are not necessarily proportional. The fourth is that the system is not a homogeneous one. It is a heterogeneous system, and the components are not necessarily of the same type. The fifth is that the system is not a uniform one. It is a non-uniform system, and the components are not necessarily distributed evenly. The sixth is that the system is not a symmetric one. It is an asymmetric system, and the interactions between the components are not necessarily reciprocal. The seventh is that the system is not a balanced one. It is an unbalanced system, and the interactions between the components are not necessarily in equilibrium. The eighth is that the system is not a stable one. It is an unstable system, and the interactions between the components are not necessarily in a steady state. The ninth is that the system is not a predictable one. It is an unpredictable system, and the interactions between the components are not necessarily deterministic. The tenth is that the system is not a controllable one. It is an uncontrollable system, and the interactions between the components are not necessarily subject to external control.

The first of these is the fact that the system is not a simple one. It is a complex system, and the complexity is not only in the number of components, but also in the way they are interconnected. The second is that the system is not a static one. It is a dynamic system, and the components are constantly interacting with each other. The third is that the system is not a linear one. It is a non-linear system, and the interactions between the components are not necessarily proportional. The fourth is that the system is not a homogeneous one. It is a heterogeneous system, and the components are not necessarily of the same type. The fifth is that the system is not a uniform one. It is a non-uniform system, and the components are not necessarily distributed evenly. The sixth is that the system is not a symmetric one. It is an asymmetric system, and the interactions between the components are not necessarily reciprocal. The seventh is that the system is not a balanced one. It is an unbalanced system, and the interactions between the components are not necessarily in equilibrium. The eighth is that the system is not a stable one. It is an unstable system, and the interactions between the components are not necessarily in a steady state. The ninth is that the system is not a predictable one. It is an unpredictable system, and the interactions between the components are not necessarily deterministic. The tenth is that the system is not a controllable one. It is an uncontrollable system, and the interactions between the components are not necessarily subject to external control.

A. BOTTACCHI S. A. DE NAVEGACION C.F.I.I.

MAIPU 589

BUENOS AIRES - REPUBLICA ARGENTINA



EMBARCADOS en aparente buen estado y condición por..... ó bordo
del buque actualmnte surto en el puerto
de piezas y/o bultos que dicen estar marcados y numerados según lo indicado en el margen (cualquier otro particular
es declarado en el margen por el cargador y denunciado por el transportador) o ser entregados desde la cubierta del buque (donde la responsabilidad del Armador
comenzó) en el mismo estado y condición sulsto a todas las excepciones, limitaciones y condiciones en el presente convenio en el puerto de
..... ó cualquier otro puerto ó lugar tal como se estipula en el presente ó tan cerca como el buque transportador
pueda arribar con seguridad y siempre a Sombra,
ó en ó sus sedenarios.-

MARCAS Y NUMEROS DE BULTOS (deben ser)	NUMERO DE BULTOS	DESCRIPCION DE BULTOS	DESCRIPCION DE LA MERCADERIA (debe contener)	PESO BRUTO EN KILOS (debe pesar)	VOLUMEN EN M3
Particulares suministrados por los cargadores pero no controlados ó reconocidos por el transportador.-					
TOTAL					

TOTAL FLETE DOLARES
FLETE Y CARGOS

NOTIFICAR

Datos suministrados únicamente para la información de los agentes del cargador.
En caso de ser prescrito a la presente documento, deberá ser intercurrido a la brevedad ante la representación consular más próxima de la República Argentina para la adopción de las medidas administrativas a que hubiere lugar, sin perjuicio de las demás acciones o presentaciones judiciales o no que existiere procedente al interesado. Dejar constancia de que la acción oficial respecto a los reclamos se limitará a una gestión conciliatoria entre las partes y a considerar la precedencia de sanciones administrativas contra la firma exportadora si resulta responsable.-
El presente aviso a los importadores se inserta al único fin de cumplir con el Decreto N° 34713 del Gobierno Argentino y de ninguna manera afecta las inmunidades u obligaciones de los transportadores o sus agentes según equi se estipulan.

El Bole tanto pre-pagado ó pasadero en destino se considerará íntegramente ganado bajo cualquier circunstancia, buque y/o carga perdida ó no, el viaje interrumpido ó abandonado, etc.

IMPORTANTE: Cualquier reclamo que considere oportuno formular el importador contra el exportador, con motivo de la calidad, peso, medida, envases ó empaques de las mercaderías amparadas por el presente documento, deberá ser intercurrido a la brevedad ante la representación consular más próxima de la República Argentina para la adopción de las medidas administrativas a que hubiere lugar, sin perjuicio de las demás acciones o presentaciones judiciales o no que existiere procedente al interesado. Dejar constancia de que la acción oficial respecto a los reclamos se limitará a una gestión conciliatoria entre las partes y a considerar la precedencia de sanciones administrativas contra la firma exportadora si resulta responsable.-
El presente aviso a los importadores se inserta al único fin de cumplir con el Decreto N° 34713 del Gobierno Argentino y de ninguna manera afecta las inmunidades u obligaciones de los transportadores o sus agentes según equi se estipulan.

Al aceptar este conocimiento, el cargador por sí ó en nombre del consignatario ó el propietario de la mercadería, y tenedor del conocimiento acepta y envía todas sus excepciones y condiciones, tanto sean escritas, impresas ó selladas en el frente u en el dorso. El hecho de que este conocimiento no sea firmado por el cargador, no perjudicará las mencionadas excepciones y condiciones, las cuales son y serán obligatorias para todas las partes interesadas, en la misma forma y con el mismo alcance como si cada una y todas de ellas hubieran firmado el conocimiento de embarque.

EN FE DE LO CUAL el Capitán ó el Agente del precitado buque ha firmado THEs Conocimientos de Embarque, todos de este mismo tenor y fecha, cumplido uno, todos los demás sean nulos y sin valor.-

FECHADO EN

Por los Cargadores,

Por el Capitán,

P.N. DJAKARTA LLOYD

HEAD OFFICE
18, PINTU BESAR UTARA
DJAKARTA, INDONESIA

BILL OF LADING

(SHORT FORM)

Received, from the shipper named herein, the goods or packages said to contain goods herein mentioned, in apparent good order and condition, except as otherwise indicated herein, to be transported to the port of discharge or so near thereto as the ship can safely lie and leave, always in safety and aloft under all conditions of tide, water and weather, and there to be delivered to the consignee or on-carrier, as the case may be, on payment of all charges due and owing hereunder and on the due performance of all obligations of the shipper and consignee and each of them.

1. It is agreed that the receipt, custody, carriage and delivery of the goods are subject to the terms appearing on the face and back of this bill of lading, whether printed, typed, stamped, written or incorporated herein and also to the terms contained in the carrier's regular long form bill of lading as now in use, including any clauses presently being stamped or endorsed thereon, which shall be deemed to be incorporated in this bill of lading, which shall govern the relations, whatsoever they may be, between shipper, consignee and the carrier, master and ship in every contingency, whatsoever, and whenever occurring and whether the carrier be acting as such, or as bailee, and also in the event of, or during deviation, or of conversion of the goods or of unseaworthiness of the ship at the time of loading or inception of the voyage or subsequently. The terms of this bill of lading shall not be deemed waived by the carrier except by express waiver signed by a duly authorized agent of the carrier. Copies of the carrier's regular long form bill of lading and clauses presently being stamped or endorsed thereon are available from the carrier on request and may be inspected at any of its offices.

2. If the goods are transhipped all responsibility of the carrier in any capacity shall altogether cease and the goods shall be deemed delivered by it and this contract of carriage be deemed fully performed on actual or constructive delivery of the goods to the on-carrier at port of discharge or elsewhere in case of an earlier transhipment.

3. This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936, which shall be deemed to be incorporated herein and nothing contained herein shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading shall be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further. The provisions stated in said Act (except subdivision 2 (1) of Sec. 4 and except as otherwise specifically provided by the terms of this bill of lading or those incorporated herein) shall govern before the goods are loaded on and after they are discharged from the ship.

(TERMS CONTINUED ON REVERSE SIDE HEREON)