



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"



LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL
OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL EN EL CONOCIMIENTO
DE EMBARQUE

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JORGE ROSALES ROMERO

ASESOR: DR. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO



MEXICO, D. F.

FEBRERO 2004



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.

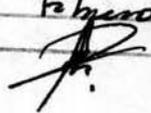
ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recepcional.

NOMBRE: José

Rosalva Romero

FECHA: Febrero 18, 2004

FIRMA: 

*A mis padres, quienes con su esmero lograron esto.
A mis hermanos por estar siempre conmigo.
A mis amigos, a quienes espero siempre tener conmigo.*

*Al Dr. José Eusebio Salgado y Salgado,
ejemplo de vida y profesionalismo*

**LA PROCEDENCIA DE LA
RESPONSABILIDAD CIVIL
OBJETIVA
EXTRA CONTRACTUAL EN
EL CONOCIMIENTO DE
EMBARQUE**

INTRODUCCION

En la actualidad el sistema de la responsabilidad civil está atravesando una etapa de revisión. El esquema clásico, individualista, propio de las codificaciones civiles de siglos atrás, cuyo exponente más relevante es el Código Napoleónico, ha sido largamente superado.

Las dudas actuales acerca del rol que debe desempeñar la responsabilidad civil, como también los concernientes a su fundamento indican que la institución no está estabilizada.

En materia de responsabilidad civil la crisis de ciertos principios que en este campo se han tenido como incuestionables son en buena medida determinantes de lo que se conoce como "la crisis de la responsabilidad civil"

Dentro de la moderna concepción del problema de la responsabilidad civil producida por virtud de profundas transformaciones sociales y culturales que derivaron del desarrollo tecnológico, con un notable incremento de hechos dañosos, la transición del fenómeno se trasladó desde la estructura del acto ilícito hacia la del evento lesivo, es decir, en el moderno derecho de daños se pone la mirada en la protección de la víctima, reformulando los supuestos de aquella institución. En este sentido, las modernas tendencias postulan una reelaboración del fenómeno resarcitorio a partir de la preexistencia del presupuesto de la ilicitud, centrando toda la teoría del responder sobre una nueva estructura, más funcional y dúctil a la hora de brindar una respuesta al permanente problema del perjuicio sufrido.

La responsabilidad civil se ha redefinido, entonces, como una reacción contra el daño injusto. Ante la imposibilidad de la eliminación del daño, el problema se presenta como una transferencia de un sujeto en este caso la víctima, a otro el responsable. En suma, la responsabilidad civil no es una forma de sancionar al responsable, sino de trasladar las consecuencias dañosas a un sujeto distinto del que las sufrió, cuando existe una razón que justifique tal desplazamiento.

Es por ello, que en este trabajo que hoy presento se aborda precisamente una de las vertientes de esta responsabilidad civil y que consiste en la responsabilidad objetiva o extracontractual y por lo cual en el capítulo primero se estudia esta desde sus orígenes, conceptos, fundamento legal, así como los elementos que la integran, elementos como el riesgo, la culpa o negligencia, el uso o empleo de instrumentos o mecanismos peligrosos, conducta lícita e ilícita y el daño, estos son algunos que la misma y con los cuales puede identificarse cuando existe una responsabilidad objetiva, estudio que se basa fundamentalmente en criterios de la Suprema Corte de la Justicia de la Nación sobre este tema.

Una vez que entendamos los elementos que integran una acción de responsabilidad objetiva y la teoría del riesgo o el concepto como tal de éste, en el segundo capítulo nos damos a la tarea de entrar al estudio del contrato de transporte de mercancías por mar y del conocimiento de embarque, donde se estudiarán, entre otras cosas, algunas de las cláusulas más comunes utilizadas en estos documentos, así como la regulación internacional a que están supeditados en cuanto a su interpretación y aplicación, supervisión a cargo del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque y sus Protocolos conocidos como de La Haya y de Bruselas, mismos que nos enseñaran los límites de responsabilidades que adquiere el porteador o cargador respecto de las mercancías que transporta.

Asimismo, haremos un comparativo entre la responsabilidad en los conocimientos de embarque y el que realmente se establece en los Convenios Internacionales a los que están supeditados, encontrándonos con innumerables contradicciones, mismas que hoy en día son las que precisamente y desafortunadamente se usan a consecuencia de una costumbre en la que se ve el atraso que tiene nuestro país respecto de sus similares en esta materia, demostrando con ello que violan el tratado internacional al que se rigen.

Finalmente en nuestro tercer capítulo plantearemos la hipótesis que da nombre a este trabajo y que es la posibilidad de la procedencia de la responsabilidad civil objetiva extracontractual frente a un conocimiento de embarque, ello sin descuidar el aspecto del conflicto de leyes federales respecto a las regulaciones internacionales de que México es parte en esta materia, abordando inclusive la forma del procedimiento incluyendo la vía, la competencia y el fundamento legal aplicable, asimismo tomando en consideración y como medio de comparación a instrumentos internacionales adoptados por México en materia de Derecho Internacional Marítimo que contemplan ya como elementos integrales de estos a la responsabilidad objetiva.

Ello entonces nos da un panorama de lo que podemos encontrar en este trabajo que hoy se presenta como resultado de la constante incertidumbre y desventaja a la que se enfrentan las empresas nacionales respecto a sus similares en el mundo y como planteo la posibilidad de hacer frente a la misma, con el objeto de salvaguardar los intereses nacionales, inclusive respecto de nuestro mismo gobierno.

INDICE

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

CAPITULO I.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL

I.-	Fundamento	9
	1.- Artículo 1913 del Código Civil Federal	
II.-	Elementos	15
	1.- El riesgo creado	16
	2.- La culpa o negligencia	18
	3.- El uso o empleo de instrumentos o mecanismos peligrosos	24
	4.- Conducta lícita e ilícita	25
	5.- El daño	27
III.-	Comparación entre la responsabilidad civil objetiva y subjetiva	31
IV.-	Coexistencia de la acción de responsabilidad civil objetiva y subjetiva	34
V.-	Eximentes de responsabilidad	38

CAPITULO II.

LA RESPONSABILIDAD EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

I.-	Limites máximos de responsabilidad	59
II.-	Eximentes de responsabilidad en el conocimiento	62
III.-	Leyes aplicables	63
	1.- Procedimiento ante la justicia federal	
	1.1. Competencia y Jurisdicción	

CAPITULO III.

APLICABILIDAD DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

I.-	Procedimiento	66
	1.- La acción	70
	2.- Elementos	77
	a) Naturaleza del Daño	
	b) Culpa o negligencia inexcusable dela victima	
	c) Uso de mecanismos o instrumentos peligrosos.	
	3.- Competencia y jurisdicción	78
	4.- Conflicto de leyes y Jerarquía	81

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

APÉNDICE "A"

**CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN
MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL EN EL
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

CAPÍTULO I

LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL

CAPÍTULO I

LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL

Etimológicamente la palabra responsable, significa “el que responde”. De allí que este concepto se conecta con la idea de “reparación”, que tiene el sentido que el daño es soportado por alguien que es su autor, y no por la víctima misma. Por ende, tradicionalmente se ha entendido que, en sentido estricto, la responsabilidad concierne al deber de reparar el daño jurídicamente atribuible causado por el incumplimiento, tanto de una obligación preexistente como del deber genérico de no dañar a otro.

La responsabilidad, según la definición de la Real Academia Española de la lengua, es la “deuda, obligación de reparar y satisfacer, por sí o por otro, a consecuencia de delito, de una culpa o de otra causa legal”.¹

Rafael de Pina considera que responsabilidad “ en su acepción jurídica significa tanto como obligación que una persona tiene con respecto a otra de reparar los daños y resarcir los perjuicios que haya ocasionado como consecuencia de un acto propio o ajeno, o por el efecto de las cosas u objeto inanimados o de los animales”.²

Bejarano Sánchez define a la responsabilidad civil como “la necesidad de reparar los daños y perjuicios causados a otro, por un hecho ilícito o por la creación

¹ Real Academia Española. “Diccionario de la lengua española”, 21ª, ed., Madrid, Espasa Calpe, 1994, pag. 1784.

² Pina, Rafael de, “Derecho civil mexicano”, 8ª, ed., México, Porrúa, 1993, vol. III, p. 232.

de un riesgo es el nombre que se le da a la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados por un hecho ilícito o por un riesgo creado”.³

El fundamento de esta responsabilidad se encuentra en la regla moral según la cual, no se debe dañar a otro, es decir, nadie está facultado jurídicamente para causar daño a sus semejantes.⁴

En la actualidad el sistema de la responsabilidad está atravesando una etapa de revisión, ya que el esquema clásico, individualista propio de las codificaciones civiles decimonónicas, cuyo exponente más conspicuo es el Código Napoleónico, ha sido largamente superado y las dudas actuales acerca del rol que debe desempeñar la responsabilidad civil, como también las concernientes a su fundamento indican que la institución no está estabilizada.

La crisis de ciertos principios que en este campo se han tenido como incuestionables son en buena medida, determinantes de lo que podríamos denominar la crisis de la responsabilidad civil.

Así tenemos, que se puede decir que los elementos de la responsabilidad civil son: un hecho ilícito; la comisión de un daño o perjuicio; una relación de causa efecto entre el hecho ilícito, el hecho contrario a las buenas costumbres o un riesgo creado, y el daño; y por último, un criterio a las buenas costumbres o un riesgo creado, y el daño; y por último un criterio que permita imponer la responsabilidad al infractor.

TIPOS DE RESPONSABILIDAD.

³ Bejarano Sánchez, Manuel, “Obligaciones civiles”, 4ª, ed., México, Oxford-Harla, 1998, pag. 238 y 239.

⁴ Joaquín Martínez Alfaro, “Teoría de las Obligaciones”, 8ª ED, México, Editorial Porrúa, 2001, pag. 177.

A. CONTRATUAL

Bejarano Sánchez define la responsabilidad contractual como la proveniente de la trasgresión de una cláusula de particular, de una norma jurídica de observancia individual, de un contrato u otro acto jurídico de derecho privado.⁵

Para Martínez Alfaro, “es la obligación de reparar el daño pecuniario que se causa por el incumplimiento de una obligación previamente contraída, se traduce en el deber de pagar la indemnización moratoria o la indemnización compensatoria, por volverse un derecho relativo, derecho que es correlativo de una obligación que puede ser de dar, hacer o no hacer, y cuyo deudor esta individualmente determinado.”⁶

Es la indemnización moratoria, el acreedor demanda el cumplimiento de la obligación, más el pago de los daños y perjuicios que se le han causado por el retardo en el pago, esta indemnización es la reclamación normal tratándose de dinero.

En la indemnización compensatoria, el acreedor reclama el daño de los y perjuicios causados por el definitivo incumplimiento de la obligación. En esta indemnización no se reclama el incumplimiento si no solamente que se le indemnice de los daños que le causaron por no recibir el pago, esta indemnización es frecuente en las obligaciones de no hacer y también, aunque en menor grado en las de hacer

Para Rafael de Pina, la responsabilidad contractual “es aquella que tiene su origen en la infracción de un vinculo obligatorio preexistente, es decir, la que tiene como presupuesto la existencia de una obligación, que exige, en caso de

⁵ Bejarano Sánchez, Manuel, *Pag.. cit. Nota 3, pag. 207.*

⁶ *Idem 4. pag. 177 y 178.*

quedar incumplida, la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados por el incumplimiento”.⁷

La responsabilidad contractual “supone la trasgresión de un deber de conducta impuesto en un contrato”.⁸

La responsabilidad contractual es uno de los remedios junto a la pretensión de cumplimiento, la resolución por incumplimiento y la atribución del *commodum representationis* con lo que centra el acreedor frente al incumplimiento del deudor. Se caracteriza frente a los restantes porque requiere que la falta de incumplimiento haya causado daño al acreedor y sea subjetivamente imputable al deudor.

El presupuesto para que surja este tipo de responsabilidad es la existencia de un contrato. La responsabilidad contractual será la consecuencia de la violación de la disposición establecida en el contrato.

B. EXTRACONTRACTUAL

Esta responsabilidad puede definirse por exclusión, diciendo que es la que no es contractual, por tanto no se deriva del incumplimiento de una obligación previamente contraída, sino de la realización de un hecho que causa un daño pecuniario y que genera la obligación de repararlo, por violarse un derecho absoluto, derecho que es correlativo de un deber de abstracción a cargo de un sujeto pasivo universal o indeterminado, abstención que consiste en no dañar.⁹

⁷ Pina, Rafael de, *Pag. cit., nota 2, pag. 232.*

⁸ Díez-Picazo, Luis y Gullón, Antonio. “*Sistema de derecho civil*”, 6ª, ed., Madrid, Tecnos, 1994, vol. II, pag. 591.

⁹ *Idem* 4.

Hay responsabilidad extracontractual cuando el carácter de la norma transgredida (el tipo de antijuricidad dado) es una norma de observancia general”.¹⁰

De Pina considera que la responsabilidad extracontractual “no está fundada en la existencia de un vínculo jurídico entre dos personas, sino en la realización de un acto ilícito por una persona contra otra, o bien en el resultado de la gestión de negocios o en las consecuencias de un riesgo creado”.¹¹

La responsabilidad extracontractual o aquilina responde a la idea de la producción de un daño a otra persona por haber transgredido el genérico deber *neminem laedere*, es decir, el de abstenerse de un comportamiento lesivo para los demás.

Es decir que producido un daño que no sea efecto del incumplimiento de una obligación previamente existente entre el perjudicado y el posible responsable (pues si lo fuera, se trataría de la responsabilidad contractual), las normas sobre responsabilidad extracontractual determinan en que supuestos el daño habrá de ser soportado por quien lo ha sufrido, y en que otros deberá ser puesto a cargo de otra persona, quedara obligada a indemnizar el daño en cuestión.

En consecuencia, la responsabilidad extracontractual consiste en la obligación que tiene una persona de resarcir daños y perjuicios causados a otra persona, cuando la norma que se haya violado sea de observancia general, es decir, cuando dichos daños y perjuicios se hayan generado por la realización de un acto ilícito o como consecuencia de un riesgo creado.

¹⁰ Bejarano Sánchez, Manuel, *Pag.. cit. Nota 3, pag.207.*

¹¹ Pina, Rafael de, *Pag.. cit. Nota 2, pag. 233.*

Habiendo dos clases de responsabilidad civil por elemento en que se finca la necesidad de resarcir los daños; la responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva o de riesgo creado.

En nuestro derecho, la responsabilidad civil extracontractual tiene dos posibles causas: el hecho ilícito, en el caso de la responsabilidad subjetiva, y el riesgo creado, en el caso de la responsabilidad objetiva.

Subjetiva

La responsabilidad será subjetiva cuando tenga su fundamento en la culpa. Habrá responsabilidad subjetiva cuando los daños han sido causados por una conducta culpable, antijurídica y dañosa, que tiene por fuente el hecho ilícito y por soporte esa noción subjetiva de la culpa.

Se dice que esta responsabilidad es subjetiva porque su fundamento es la culpa, que es elemento psicológico y por tanto de naturaleza subjetiva, pues consiste en la intención de dañar (dolo), para la teoría subjetiva de la responsabilidad la culpa es esencial y sin ella no hay responsabilidad. Por tanto, el fundamento de la obligación de indemnizar los daños esta en el acto propio, culpable y antijurídico.

La responsabilidad subjetiva es la que recae sobre una persona determinada como consecuencia de un acto propio que ha causado un daño a otra.

Lo que define a la responsabilidad subjetiva es la noción de la culpa, es decir, que exista la conducta antijurídica o típica como una calificación del proceder humano que se caracteriza porque su autor ha incurrido deliberada o fortuitamente en un error de conducta, proveniente de su dolo, de su incuria o de su imprudencia.

Objetiva

Con la teoría del riesgo desarrollada por Saleilles y Josserand a fines del siglo XIX, se comenzó a aplicar responsabilidad civil en casos en lo que el autor del daño había actuado ilícitamente, imputando responsabilidad fuera de toda culpa, por el simple hecho de causar un daño. De este modo surgió la idea de la responsabilidad objetiva, que toma en cuenta un hecho material, que es el causar un daño, independientemente de todo elemento subjetivo como lo es la culpa.¹²

Es la obligación de reparar el daño pecuniario causado por emplear cosas peligrosas, aún cuando se haya actuado lícitamente y sin culpa. Esta responsabilidad no tomó en cuenta subjetivos, solo o culpa, sino únicamente el elemento objetivo consistente en la comisión del daño al emplear cosas peligrosas, por eso se le llama responsabilidad objetiva o también riesgo creado, pues se basa en razones sociales.

Esta responsabilidad se funda en el razonamiento según el cual es justo que se repare el daño causado por la actitud que produce ventajas y daños, pues sería injusto que los terceros, sin obtener ventajas, sufran daños por las cosas que no utilizan, por tanto es el dueño de las cosas quien debe repararlo y así la cosa perece para su dueño, también la cosa perjudica o beneficia a este, por lo que la responsabilidad objetiva viene a ser el precio que se paga por el beneficio que se obtiene al emplear cosas peligrosas.¹³

Responsabilidad que tiene su fundamento también en el artículo 7.147 del Código Civil para el Estado de México.

¹² Carreras Maldonado, María, "Responsabilidad objetiva", *Diccionario jurídico mexicano*, 12ª, ed., México, Porrúa-Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1998, pag. 2840.

¹³ Idem 4.

Rojina Villegas definía a la responsabilidad objetiva como “una fuente de obligaciones reconocida en algunos códigos de este siglo, por virtud de la cual, aquel que hace uso de cosas peligrosas, debe reparar los daños que cause, aun cuando haya procedido lícitamente”.¹⁴

Para Bejarano Sánchez, habrá responsabilidad objetiva si los daños provienen de una conducta lícita, jurídica, inculpable, consistente en aprovechar un objeto peligroso que crea riesgo de daños, responsabilidad fincada en dicho riesgo y que por consiguiente se llama responsabilidad objetiva por tener su apoyo en un elemento externo como es el riesgo creado”.¹⁵

Rafael de Pina, señala haciendo referencia a Gual Vidal, que la responsabilidad objetiva consiste en establecer que para que surja la existencia de la reparación del daño ilícito extracontractual no se requiere, en modo alguno, el elemento culpa, por lo que lo único que se precisa es probar que el daño existe, así como concurre la relación de causa a efecto, no siendo necesario para nada el *animus nocendi*, la intención de dañar o la imprudencia.¹⁶

Luis Diez-Picazo y Antonio Gullón consideran que la responsabilidad objetiva es aquella que se produce con independencia de toda culpa.¹⁷

I.- FUNDAMENTO

I.- ARTÍCULO 1913 DEL CÓDIGO CIVIL FEDERAL.

¹⁴ Rojina Villegas, Rafael, “Derecho civil mexicano”, 7ª ed., México, Porrúa, 1998, vol. II, pag. 67.

¹⁵ Bejarano Sánchez, Manuel, *Opag. cit.*, not 3, pag. 220.

¹⁶ Pina Rafael de, *Opag. cit.*, nota 2, pag. 233.

¹⁷ Diez-Picazo, Luis y Gullón, Antonio, *Pág. cot.*, nota 7, pag. 597.

En México, la idea de la responsabilidad objetiva fue receptada normativamente en la Constitución de 1917, cuyo artículo 123 pone a cargo de los patronos la obligación de reparar los accidentes de trabajo sufridos por los trabajadores: en el Código Civil de 1928 (artículo 1913), y en la Ley Federal del Trabajo (artículo 472).

En esta misma línea, también se ha producido un aumento de los factores objetivos de atribución. Estos han sido incorporados expresa o implícitamente en el Código Civil argentino, por la reforma de 1968, como el riesgo, la garantía, o bien la doctrina los ha asumido como el abuso del derecho, la equidad, el exceso en la normal tolerancia, la solidaridad social. Ello mejora la situación de la víctima de daños, al no requerirle la prueba de la culpabilidad del responsable.

De acuerdo a la teoría de la responsabilidad objetiva que adopta el artículo 1913 del código Civil, la responsabilidad derivada de la relación que una persona guarda respecto de cosas peligrosas por si mismas, que maneja o usa habitualmente, en tanto que deriva ventajas de su iniciativa, se le imponen las cargas inherentes a los riesgos que de tal suerte determinan.¹⁸

Sexta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: Cuarta Parte, XXXIV

Página: 144

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. De acuerdo con la teoría de la responsabilidad objetiva que adopta el artículo 1913 del Código Civil, la responsabilidad derivada de la relación que una persona guarda respecto de cosas peligrosas por sí mismas, que maneja o usa habitualmente, en tanto que deriva ventajas de su iniciativa, se le imponen las cargas inherentes a los riesgos que de tal suerte

¹⁸ RESPONSABILIDAD OBJETIVA. No.reg. 271,482, Sexta Época, Tercera sala, Semanario Judicial de la Federación, Cuarta Parte, XXXIV, p 144.

determinar, y por riesgo se entiende la contingencia o posibilidad de causar un daño con un resultado no sólo de caso fortuito o fuerza mayor sino sobre todo de las situaciones derivadas de la vida social; por ende, no es necesario para establecer la responsabilidad de la quejosa examinar la culpa en que pudo haber incurrido, pues basta que el riesgo que ha creado con la venta de una substancia peligrosa se haya realizado con daño del actor para que surja responsabilidad.

Amparo directo 6197/58. Compañía Mexicana de Gas, S.A. 21 de abril de 1960. Unanimidad de 4 votos. Ponente: Manuel Rivera Silva.

Volumen II, Cuarta Parte, pág. 166. Amparo directo 1324/56. Juan Palomares Silva. 9 de agosto de 1957. 5 votos. Ponente: Alfonso Gúzman Neyra.

Volumen III, Cuarta Parte, pág. 164 y 165. Amparo directo 6202/56. Choferes Unidos de Tampico y Ciudad Madero, S. C. L. 25 de septiembre de 1957. 5 votos. Ponente: Mariano Ramírez Vázquez.

Volumen XVI, Cuarta Parte, pág. 118 (segunda tesis). Amparo directo 2544/56. Fulgencio Antonio Díaz y coags. 20 de octubre de 1958. Unanimidad de 4 votos. Ponente: José Castro Estrada.

Volumen XX, Cuarta Parte, pág. 203. Amparo directo 5192/57. Octavio González. 12 de febrero de 1959. Ponente: José Castro Estrada.

“Artículo 1913. Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, esta obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.¹⁹

El artículo 1913 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales, se refiere a casos de responsabilidad objetiva, inspirándose en las corrientes modernas que existen sobre la materia, conforme a las cuales la responsabilidad existe aunque

¹⁹ Código Civil Federal. *Idem*.

se obre sin ninguna culpa, con la sola salvedad del caso en que el daño se cause por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, en el que desaparece la responsabilidad de la persona que hace uso de los objetos peligrosos y de los propietarios de tales objetos que causan el daño. Se considera, que, cuando se usan organismos peligrosos, tales como instrumentos eléctricos, automóviles, etc, el que los emplea es responsable de los daños que con ellos se causen, aunque no haya cometido ninguna falta o esta hubiere sido ligera. Se basa en que, siendo esa persona la que probablemente debe de obtener los beneficios del empleo de la cosa, porque de lo contrario no la habría empleado, socialmente se halla en posibilidad de asegurarse contra las consecuencias peligrosas de su uso. Aceptando, pues, el artículo antes transcrito, la tesis de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, debe de admitirse la natural consecuencia de que la susodicha responsabilidad no sólo pesa en los que de manera personal y directa hacen uso de los instrumentos peligrosos, sino que asimismo recae en los propietarios de tales aparatos.²⁰

Quinta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: CXXXII

Página: 145

RESPONSABILIDAD OBJETIVA (LEGISLACION DEL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES). El artículo 1913 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales, se refiere a casos de responsabilidad objetiva, inspirándose en las corrientes modernas que existen sobre la materia, conforme a las cuales la responsabilidad existe aunque se obre sin ninguna culpa, con la sola salvedad del caso en que el daño se cause por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, en el que desaparece la responsabilidad de la persona que hace uso de los objetos peligrosos y de los propietarios de tales objetos que causan el daño. Se considera, que, cuando se usan organismos peligrosos, tales como instrumentos eléctricos, automóviles, etcétera, el que los emplea es responsable de los daños que con ellos se causen,

²⁰ RESPONSABILIDAD OBJETIVA (LEGISLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL Y TERRITORIOS FEDERALES). No. Reg. 338, 738, *Quinta época. Tercera Sala. Semanario judicial de la federación, CXXXII. P 145*

aunque no haya cometido ninguna falta o ésta hubiere sido ligera. Se basa en que, siendo esa persona la que probablemente debe de obtener los beneficios del empleo de la cosa, porque de lo contrario no la habría empleado, socialmente se halla en posibilidad de asegurarse contra las consecuencias peligrosas de su uso. Aceptando, pues, el artículo antes transcrito, la tesis de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, debe de admitirse la natural consecuencia de que la susodicha responsabilidad no sólo pesa en los que de manera personal y directa hacen uso de los instrumentos peligrosos, sino que asimismo recae en los propietarios de tales aparatos.

Amparo directo 263/55. Cía. Mexicana de Luz y Fuerza Motriz, S. A. 24 de abril de 1957. Unanimidad de cinco votos. Ponente Gabriel García Rojas.

El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales consagra la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, que, en su forma más abstracta, podría formularse diciendo: toda persona que haga nacer un riesgo para otra, es responsable del daño que se realiza. No obstante que este artículo esté dentro del capítulo denominado: "De las obligaciones que nacen de los actos ilícitos", elimina por completo el elemento culpa y deja únicamente la noción de causalidad. Se ha propuesto este nuevo concepto de la responsabilidad, para extender, prácticamente, los casos de aplicación de la regla de reparación, dispensando a la víctima, de la obligación de probar la culpa cometida por el auto del daño. Algunos autores, como Planiol, opinan que esta nueva doctrina, lejos de ser un progreso, constituye un retroceso, que nos conduce a los tiempos bárbaros, anteriores a la Ley Aquilina, cuando se atendía a la materialidad de los hechos, y que por otra parte, el rigor científico del principio de causalidad en que se funda, es sólo aparente, ya que entre las diversas causas de un daño, es imposible determinar cual debe considerarse como la causa eficiente.

Sea de esto lo que fuere, el hecho es que la teoría está consagrada por nuestra ley, al establecer que cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosos por sí mismos, por la velocidad que

desarrollen, por naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.²¹

Quinta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: CXI

Página: 217

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA. *El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales consagra la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, que, en su forma más abstracta, podría formularse diciendo: toda persona que haga nacer un riesgo para otra, es responsable del daño que se realiza. No obstante que este artículo está dentro del capítulo denominado: "De las obligaciones que nacen de los actos ilícitos", elimina por completo el elemento culpa y deja únicamente la noción de causalidad. Se ha propuesto este nuevo concepto de la responsabilidad, para extender, prácticamente, los casos de aplicación de la regla de reparación, dispensando a la víctima, de la obligación de probar la culpa cometida por el auto del daño. Algunos autores, como Planiol, opinan que esta nueva doctrina, lejos de ser un progreso, constituye un retroceso, que nos conduce a los tiempos bárbaros, anteriores a la Ley Aquilia, cuando se atendía a la materialidad de los hechos, y que por otra parte, el rigor científico del principio de causalidad en que se funda, es sólo aparente, ya que entre las diversas causas de un daño, es imposible determinar cuál debe considerarse como la causa eficiente. Sea de esto lo que fuere, el hecho es que la teoría está consagrada por nuestra ley, al establecer que cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosos por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.*

²¹ RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA. No. Reg. 342,315. *Quinta época. Tercera Sala. Semanario judicial de la federación. CX, pag. 217.*

Amparo civil directo 4681/51. Valencia Marcelina. 11 de enero de 1952. Unanimidad de cuatro votos. El Ministro Vicente Santos Guajardo no intervino en la votación de este asunto por las razones que constan en el acta del día. Relator: Hilario Medina.

Así, de conformidad con lo anterior, tenemos que dicho precepto adoptó la teoría del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva, con arreglo a la cual la obligación de reparar el daño ocasionado por el empleo de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas a que el mismo alude, recae en quien los ha utilizado, ya sea directa o indirectamente.

II. ELEMENTOS

El artículo 1913 del Código Civil consagra la teoría objetiva de la responsabilidad y de él se desprende que los elementos de la misma son: 1o. que se haga uso de un mecanismo peligroso, 2o. que se cause daño, 3o. que haya una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño y 4o. que no exista culpa inexcusable de la víctima.²²

*Sexta Época
Instancia: Tercera Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: Cuarta Parte, CXXVII
Página: 42*

RESPONSABILIDAD OBJETIVA, ELEMENTOS DE LA. El artículo 1913 del Código Civil consagra la teoría objetiva de la responsabilidad y de él se desprende que los elementos de la misma son: 1o. que se haga uso de un mecanismo peligroso, 2o. que se cause daño, 3o. que haya una relación de causa a efecto

²² RESPONSABILIDAD OBJETIVA, ELEMENTOS DE LA. No. Reg. 269,421. Sexta época. Tercera Sala. Semanario Judicial de la Federación Cuarta Parte, CXXVII, pag. 42.

entre el hecho y el daño y 4o. que no exista culpa inexcusable de la víctima.

Amparo directo 8908/66. Ferrocarriles Nacionales de México. 8 de enero de 1968. Cinco votos. Ponente: Rafael Rojina Villegas.

Sexta Época, Cuarta Parte:

Volumen CXXIII, página 66. Amparo directo 4544/60. Martín Gavica Garduño. 8 de septiembre de 1967. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Rafael Rojina Villegas. Ponente: Enrique Martínez Ulloa.

Nota: En el Volumen CXXIII, página 66, esta tesis aparece bajo el rubro "RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA. RELACION DE CAUSALIDAD."

Sin embargo, existen otros elementos que se podrían contemplar para determinar que se trata de una responsabilidad objetiva, como lo es "el riesgo creado" y "la conducta lícita e ilícita".

1.- EL RIESGO CREADO.

Por riesgo debemos entender la contingencia o posibilidad de causar un daño con resultado no sólo de caso fortuito o fuerza mayor sino sobre todo de las situaciones derivadas de la vida social; por ende, no es necesario para establecer la responsabilidad objetiva examinar la culpa en que se pudo haber incurrido, pues basta que el riesgo que se ha creado con una conducta, se haya realizado con daño, para que así surja una responsabilidad.²³

Séptima Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: 41 Sexta Parte

²³ RESPONSABILIDAD OBJETIVA POR EL USO DE MECANISMOS PELIGROSOS. No. reg. 271,482. Sexta época. Tercera Sala. Semanario Judicial de la Federación, Cuarta parte XXXIV, pag. 144.

Página: 112

RESPONSABILIDAD OBJETIVA POR EL USO DE MECANISMOS PELIGROSOS. *En la hipótesis contemplada por el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, que es idéntico al artículo 1834 del Código Civil de Jalisco, cabe inferir que la responsabilidad objetiva nace del hecho de utilizar un mecanismo peligroso y causar un daño con éste. Por el sólo hecho de emplear un mecanismo peligroso, su dueño está obligado a responder del daño causado a la víctima, sin que sea admisible otra defensa que la de culpa o negligencia inexcusable de ésta, tal como lo dispone el propio precepto que contiene la hipótesis. En consecuencia, si en las actuaciones del juicio natural respectivo se establece que el chofer de una empresa hizo uso de mecanismos peligrosos al verificarse el daño, está demostrada la relación de causa a efecto y cabe la aplicación exacta del artículo 1834 del Código Civil de Jalisco. No es obstáculo para la aplicación de tal precepto, el hecho de que la víctima también manejara instrumentos peligrosos, como lo es un vehículo con el que chocó el de la empresa aludida, porque no hay excepción alguna prevista en el precepto que excluya su aplicación cuando concurren las circunstancias que se aducen, ni literalmente se puede interpretar en tal sentido el precepto invocado, pues éste solamente refiere que el causante del daño sea empleador de mecanismos peligrosos, pero nada dice respecto a la víctima, es decir, si ésta haga o no uso, también, de dichos mecanismos; y como la norma no hace distinción alguna al respecto, el juzgador tampoco debe hacerla.*

TRIBUNAL COLEGIADO DEL TERCER CIRCUITO.

Amparo directo 482/71. Permisarios Unidos del Suroeste de Jalisco, S.A. de C.V. 8 de mayo de 1972. Mayoría de votos. Disidente: Alfonso Avitia Arzapalo. Ponente: Manuel Gutiérrez de Velasco.

Véase: Apéndice al Semanario Judicial de la Federación 1917-1965, Cuarta Parte, tesis de jurisprudencia 313, página 954.

El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales consagra la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, que, en su forma más abstracta, podría formularse diciendo: toda persona que haga nacer un riesgo para otra, es responsable del daño que se realiza. No obstante que este artículo

está dentro del capítulo denominado: "De las obligaciones que nacen de los actos ilícitos", elimina por completo el elemento culpa y deja únicamente la noción de causalidad.

2.- LA CULPA O NEGLIGENCIA INEXCUSABLE DE LA VÍCTIMA.

La culpa, como elemento psicológico, está investida de una fase subjetiva, sobre la que se relaciona el juicio de que alguien ha actuado culpablemente, cuando dicha fase interna o subjetiva de la conducta desplegada por el agente es reprochada debido al acto perpetrado.²⁴

CULPA, CONCEPTO DE.

La culpa, como elemento psicológico, está investida de una fase subjetiva, sobre la que se relaciona el juicio de que alguien ha actuado culpablemente, cuando dicha fase interna o subjetiva de la conducta desplegada por el agente es reprochada debido al acto perpetrado.

Amparo directo 3904/71/2a. Jorge Alberto Guerra Tenorio. 14 de enero de 1972. Mayoría de 4 votos. Ponente: Abel Huitrón y A.

Instancia: Primera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 37 Segunda Parte.

Tesis: Página: 17. Tesis Aislada.

El artículo 2025 del Código Civil del Distrito Federal, determina el concepto "culpa", al establecer que "hay culpa o negligencia, cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa, o deja de ejecutar los que son necesarios para ella, no es cierto que la culpa sea siempre inexcusable, ni apoya

²⁴ CULPA, CONCEPTO DE. *Primera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 37 Segunda Parte. Tesis: Página: 17.*

conclusión contraria, la circunstancia de que la ley de partida, al referirse a la culpa grave, establezca que de la misma, ninguno se puede excusar pues esto no atañe a la culpa leve ni a la levísima. **Negligencia** significa "descuido", en su primera acepción; tal como la palabra culpa, en sus diversos grados, se explica también en funciones del descuido, y Valbalena traduce la culpa, por "negligencia y el daño que causa". Con el mismo método proceden los autores, entre los que puede citarse a Planiol y Ripert. En su acepción restringida, esto es, prescindiendo del perjuicio causado de manera consciente y voluntaria, la culpa se da en lenguaje técnico jurídico, como equivalente de la imprudencia o la negligencia.

Aparte de los artículos 1914 y 1936 del Código citado, el enunciado del artículo 2025 disipa toda incertidumbre, puesto que son exactamente los mismos actos los que determinan la culpa o la negligencia, sin matiz que las distinga, es inadmisibles que el adjetivo "inexcusable" repetido por el legislador en los artículos 1910, 1913 y 1936 de la ley civil, se refiera solamente a la negligencia, por ser "disculpable" y "culpa", términos repugnantes pues es notorio que no habría razón para no admitir como excusable la culpa, siéndolo en cambio la negligencia cuando ambas se constituyen por los mismos elementos. La existencia de culpa por parte de la víctima se aprecia según los mismos principios que la culpa del autor del daño y puede o no, ser excusable, según las circunstancias del caso concreto, cuya estimativa corresponde a los tribunales de instancia.²⁵

**RESPONSABILIDAD CIVIL, CULPA O NEGLIGENCIA
EXCUSABLE DE LA VÍCTIMA, EN CASO DE.**

El artículo 2025 del Código Civil del Distrito Federal, determina el concepto "culpa", al establecer que "hay culpa o negligencia, cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa, o deja de ejecutar los que son necesarios para ella. No es

²⁵ CULPA CONCEPTO DE. Tercera Sala. Fuente: *Semanario Judicial de la Federación. Época: Quinta Época. Tomo LXXXV. Tesis: Página: 1804.*

cierto que la culpa sea siempre inexcusable, ni apoya conclusión contraria, la circunstancia de que la Ley de Partida, al referirse a la culpa grave, establezca que de la misma, ninguno se puede excusar, pues esto no atañe a la culpa leve ni a la levisima. Negligencia significa "descuido", en su primera acepción; tal como la palabra culpa, en sus diversos grados, se explica también en funciones del descuido, y Valviena traduce la culpa, por "negligencia y el daño que causa". Con el mismo método proceden los autores, entre los que pueden citarse a Planiol y Ripete. En su acepción restringida, esto es, prescindiendo del perjuicio causado de manera consciente y voluntaria, la culpa se da en lenguaje técnico jurídico, como equivalente de la imprudencia o la negligencia. Aparte de los artículos 1914 y 1936 del Código citado, el enunciado del artículo 2025 antes transcrito disipa toda incertidumbre, supuesto que son exactamente los mismos actos los que determinan la culpa o la negligencia, sin matiz que las distinga. Es inadmisibile que el adjetivo "inexcusable" repetido por el legislador en los artículos 1910, 1913 y 1936 de la Ley Civil, se refiera solamente a la negligencia, por ser "disculpable" y "culpa" términos repugnantes, pues es notorio que no habría razón para no admitir como excusable la culpa, siéndolo en cambio la negligencia cuando ambas se constituyen por los mismos elementos. La existencia de culpa por parte de la víctima se aprecia según los mismos principios por la culpa del autor del daño y puede o no, ser excusable, según las circunstancias del caso concreto, cuya estimativa corresponde a los tribunales de instancia.

TOMO LXXXV, Pág. 1804.- Amparo Directo 380/1942, Sec. 2a.- Cía. de Tranvías de México, S. A.- 3 de septiembre de 1945.- Unanimidad de cuatro votos.. Ponente: Pardo Aspe.

Instancia: Tercera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Quinta Época. Tomo LXXXV. Tesis: Página: 1804. Tesis Aislada.

Bajo el concepto de naturaleza objetiva de que las cosas peligrosas son aquéllas que normalmente causan daños, es decir, aquéllas que llevan virtualmente o en potencia el daño, de manera que su simple empleo es el supuesto de que parte la ley para atribuir la consecuencia de la responsabilidad de su propietario. La legislación contemporánea consigna la teoría objetiva del riesgo y no la subjetiva de

la culpa. El derecho moderno, ha explicado la doctrina, sustituye el concepto de responsabilidad por el de reparación; no se trata ya de atribuir la responsabilidad por la intención o la culpa, sino establecer quién debe reparar el daño. Al producirse el daño por el uso de las cosas peligrosas, es opinión corriente la que atribuye la reparación a quien cause el daño.²⁶

Sexta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: Cuarta Parte, LVII

Página: 133

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. (AUTOMOVILES). *La legislación, la jurisprudencia y la doctrina, han analizado la responsabilidad en el accidente de automóvil, y, si bien en derecho penal el caso fortuito es una circunstancia que exime de la responsabilidad criminal, y en los casos de accidentes automovilísticos es donde con más frecuencia suele aplicarse esta circunstancia eximente, puesto que el daño se produce por causas normalmente ajenas a la voluntad y previsión del sujeto que, habiendo puesto todo el cuidado que los hombres diligentes emplean en el ejercicio de su actividad para evitar la lesión de los derechos ajenos, el evento se produce. El caso fortuito, en lo penal, concurre en gran parte de los accidentes que no pueden preverse o que previstos, no pueden evitarse. Típico es el ejemplo de la rotura involuntaria de algún elemento esencial de los mecanismos de conducción. Los hechos no son consecuencia de un acto negligente cuando se ha cuidado de los mecanismos, su reparación y normal funcionamiento, de manera que suele absolverse al conductor que no puede dominar el movimiento del vehículo por rotura de los frenos. En resumen, se trata de un acto lícito llevado a cabo con la debida diligencia, no solo con la ordinariamente exigible, sino con la requerida para el caso particular. Penalmente no puede exculparse al chofer en los casos de imprudencia, diversa del caso fortuito, mas debe demostrarse que no hubo diligencia suficiente en el responsable,*

²⁶ **RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA, CULPA.** *Tercera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Sexta Época. Volumen LVII, Cuarta Parte. Tesis: Página: 133. Tesis Aislada.*

faltando el cuidado o la previsión adecuados. Estas consideraciones no son aplicables al supuesto de la responsabilidad objetiva que regula el artículo 1913 del Código Civil al señalar: "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva e inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, esta obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima". Este precepto establece el concepto de naturaleza objetiva de que las cosas peligrosas son aquéllas que normalmente causan daños, es decir, aquéllas que llevan virtualmente o en potencia el daño, de manera que su simple empleo es el supuesto de que parte la ley para atribuir la consecuencia de la responsabilidad de su propietario. La legislación contemporánea consigna la teoría objetiva del riesgo y no la subjetiva de la culpa. El derecho moderno, ha explicado la doctrina, sustituye el concepto de responsabilidad por el de reparación; no se trata ya de atribuir la responsabilidad por la intención o la culpa, sino establecer quién debe reparar el daño. Al producirse el daño por el uso de las cosas peligrosas, es opinión corriente la que atribuye la reparación a quien cause el daño.

Amparo directo 669/58. Azucarera Veracruzana, S. A. 15 de marzo de 1962. 5 votos. Ponente: José Castro Estrada.

Volumen III, Cuarta Parte, pág. 164. Amparo directo 6091/56. Petróleos Mexicanos. 25 de septiembre de 1957. 5 votos. Ponente: Mariano Ramírez Vázquez.

Volumen XX, Cuarta Parte, pág. 203. Amparo directo 5192/57. Octavio González. 12 de febrero de 1959. Mayoría de 3 votos. Ponente: José Castro Estrada. Disidentes: José López Lira y Gabriel García Rojas.

Tesis relacionada con jurisprudencia 262/85.

En términos generales, se dice que una persona tiene culpa cuando actúa de tal manera que por su negligencia, su imprudencia, su falta de atención, de pericia, de precauciones o de cuidados necesarios, se produce una situación de antijuricidad típica no querida directamente ni consentida por su voluntad, pero que

el agente previó o pudo prever y cuya realización era evitable por el mismo. En otro orden de ideas, la culpa, como actitud mental en la ejecución de un acto, puede existir aún cuando no se produzca un efecto material típicamente antijurídico; sancionándose entonces bajo el concepto de falta que resulta aludido por el artículo 21 constitucional, pero sólo puede juzgarse como delito si se ha tipificado como tal; así, por ejemplo, si se conduce un vehículo a gran velocidad se obra con imprudencia y por ello se sanciona aún cuando no se realice ninguno de los daños previstos como posibles consecuencias de su proceder, pero no se comete delito mientras no se satisfaga una tipicidad. Por esto es impropio hablar de "resultados" o de "daños", suscitando dudas y polémicas. Puesto que se estudia el delito, debe el juzgador concentrar la atención en la terminología propia para su descripción: acto humano, antijuricidad, tipicidad, punibilidad y culpabilidad.

La negligencia no es otra cosa que el descuido o falta de aplicación en la realización de un acto, que puede ser apreciado por los sentidos²⁷.

NEGLIGENCIA, CONCEPTO DE.

La negligencia no es otra cosa que el descuido o falta de aplicación en la realización de un acto, que puede ser apreciado por los sentidos. Ahora bien, si un testigo declaró que vió el momento en que el actor colocaba mal una pieza de la máquina, no pudiendo llamarle oportunamente la atención porque el actor inmediatamente puso a trabajar la máquina, ocasionado la ruptura de la pieza, su testimonio, aunque singular, puede ser suficiente para tener por demostrada la negligencia del trabajador, sin que el hecho de que se trate de un testimonio singular impida que se tenga por demostrado el hecho.

Amparo directo 5312/59. Lázaro Oropeza Montes. 18 de febrero de 1960. Unanimidad de 4 votos. Ponente: Agapito Pozo.

²⁷ NEGLIGENCIA, CONCEPTO DE. Cuarta Sala. Fuente: *Semanario Judicial de la Federación. Época: Sexta Época. Volumen XXXII, Quinta Parte. Tesis: Página: 56.*

*Instancia: Cuarta Sala. Fuente: Semanario Judicial de la
Federación. Época: Sexta Época. Volumen XXXII, Quinta Parte.
Tesis: Página: 56. Tesis Aislada.*

3.- USO O EMPLEO DE INSTRUMENTOS O MECANISMOS PELIGROSOS.

Para determinar la aplicabilidad del artículo 1913 del código civil, debe investigarse quien o quienes son los causantes del daño, porque esta hipótesis representa una situación especial que no ocurre con cualquiera de las otras responsabilidades, ya que debe de hacerse uso de mecanismos o instrumentos peligrosos, pues debe ser evidente tanto en el sentido físico como jurídico el que se lleve a cabo la utilización de ellos.

Al adoptar el artículo 1913 de la ley sustantiva la teoría objetiva de la responsabilidad, también llamada el riesgo creado, abandona toda idea de culpa o negligencia, y en esto se distingue radicalmente en la teoría clásica, conocida con el nombre de teoría subjetiva o de culpa; pero es cierto que, conforme a tal precepto, debe prescindirse del elemento culpa para determinar la responsabilidad en los daños causados por el uso de mecanismos peligrosos, también lo es que cuando una o ambas partes, en un determinado suceso, se sirven de esa clase de objetos, debe investigarse si una de ellas o ambas procedieron con culpa o negligencia, pues sólo así es posible determinar quién es el causante de los daños en sentido jurídico.

4.- CONDUCTA LICITA O ILICITA.

El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, establece con toda claridad que, cuando se causa un daño por el uso de instrumentos

o mecanismos peligrosos, el causante debe indemnizarlo aunque no obre ilícitamente, en consecuencia, para que proceda la indemnización no se requiere la existencia de una conducta criminalmente ilícita; más aun: no se exige ni siquiera la producción de un acto ilícito dentro del campo del Derecho Civil. La Suprema Corte ha sustentado la tesis de que la responsabilidad civil es exigible aun en el caso de que en el proceso penal se absuelva al causante del daño. Ahora bien, si una persona no fue demandada como autora de un delito ni con apoyo en la circunstancia de que el agente causal haya incurrido en responsabilidad penal, sino como propietaria del instrumento o aparato que causo el daño; y si la acción no se funda en el supuesto de haberse cometido un delito, continúa procedente aunque se hubiese declarado que no se reunieron los elementos para integrar la figura delictiva²⁸. La responsabilidad llamada objetiva recae sobre quien ha creado un riesgo, aunque no sea personal ni directamente culpable del daño, como se desprende sin género de duda de la lectura de los artículos 1918, 1919, 1921, 1923 a 1929 y 1931 del Código Civil. Por regla general debe indemnizar quien ha causado un daño por el empleo de sustancias, aparatos o instrumentos peligrosos, y la excepción sólo se presenta cuando el daño se produjo por culpa o negligencia de la víctima, que no deben calificarse únicamente de graves, sino realmente inexcusables.

Quinta Época

Instancia: Sala Auxiliar

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: CXIX

Página: 384

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA, SU PROCEDENCIA NO EXIGE LA EXISTENCIA DE UNA CONDUCTA CRIMINALMENTE ILÍCITA. *El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, establece con toda claridad que, cuando se causa un daño por el uso de instrumentos o mecanismos peligrosos (como lo es un vehículo de motor), el causante debe indemnizarlo*

²⁸ RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA, SU PROCEDENCIA NO EXIGE LA EXISTENCIA DE UNA CONDUCTA CRIMINALMENTE ILÍCITA. *Quinta época, Sala auxiliar, Semanario Judicial de la Federación, CXIX, pag. 384.*

aunque no obre ilícitamente, en consecuencia, para que proceda la indemnización no se requiere la existencia de una conducta criminalmente ilícita; más aun: no se exige ni siquiera la producción de un acto ilícito dentro del campo del Derecho Civil. La Suprema Corte ha sustentado la tesis de que la responsabilidad civil es exigible aun en el caso de que en el proceso penal se absuelva al causante del daño. Ahora bien, si una persona no fue demandada como autora de un delito ni con apoyo en la circunstancia de que el conductor del vehículo haya incurrido en responsabilidad penal, sino como propietaria del vehículo que produjo el daño; y si la acción no se fundó en el supuesto de haberse cometido un delito, continúa procedente aunque se hubiese declarado que no se reunieron los elementos para integrar la figura delictiva. La responsabilidad llamada objetiva recae sobre quien ha creado un riesgo, aunque no sea personal ni directamente culpable del daño, como se desprende sin género de duda de la lectura de los artículos 1918, 1919, 1921, 1923 a 1929 y 1931 del Código Civil. Por regla general debe indemnizar quien ha causado un daño por el empleo de sustancias, aparatos o instrumentos peligrosos, y la excepción sólo se presenta cuando el daño se produjo por culpa o negligencia de la víctima, que no deben calificarse únicamente de graves, sino realmente inexcusables.

Amparo civil directo 2808/48. Sears Roebuck de México, S.A. 19 de enero de 1954. Unanimidad de cinco votos. La publicación no menciona el nombre del ponente.

De conformidad con lo dispuesto por los artículos 1913 y 1915 del Código Civil, no es requisito necesario para la procedencia de la acción de responsabilidad civil objetiva, la existencia de un fallo que determine la responsabilidad penal del que hizo uso del aparato o mecanismo peligroso.²⁹

*Quinta Época
Instancia: Tercera Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: CXIX
Página: 525*

²⁹ RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA, SU PROCEDENCIA NO ESTA SUJETA A LA EXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD PENAL. *Quinta época, Tercera Sala, Semanario Judicial de la Federación, CXIX, pag. 525.*

RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA, SU PROCEDENCIA NO ESTA SUJETA A LA EXISTENCIA DE RESPONSABILIDAD PENAL. De conformidad con lo dispuesto por los artículos 1913 y 1915 del Código Civil, no es requisito necesario para la procedencia, de la acción de responsabilidad civil objetiva, la existencia de un fallo que determine la responsabilidad penal de los inculcados, ya que los citados preceptos no requieren para el ejercicio de esta acción la existencia de un delito.

Amparo civil directo 1439/46. Choferes Unidos de Tampico y Ciudad Madero, S.C.L. 22 de enero de 1954. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Felipe Tena Ramírez. Ponente: Rafael Matos Escobedo.

5.- EL DAÑO.

Si de acuerdo con el Código Alfonsino antecedente remoto de la palabra daño como institución jurídica, que en su Ley Primera, Título XV, Partida 7a., define el daño diciendo que es el detrimento, perjuicio o menoscabo que se recibe por culpa de otro en la hacienda o persona; en cambio, de acuerdo con la teoría de la responsabilidad objetiva, o extracontractual, daño viene siendo el detrimento, perjuicio o menoscabo que se recibe, independientemente de la culpa.

Por otra parte, el concepto de daño a que alude el artículo 2108 del Código Civil para el Distrito y Código Civil Federal, es radicalmente distinto al que menciona el artículo 1913 del propio ordenamiento, puesto que aquel se refiere al daño patrimonial originado por el incumplimiento de obligaciones contractuales y de ninguna manera al daño cuya reparación establece el citado artículo 1913, toda vez que si esto fuera así, carecería de sentido el contenido del artículo 1915 del propio Código, que reglamenta dicha reparación, y principalmente su fracción III, que textualmente establece que cuando la reparación del daño no pueda consistir en el restablecimiento de la situación anterior, lo que quiere decir, como antes se dijo,

que el concepto de daño a que los repetidos artículos se refieren, de ninguna manera puede coincidir.³⁰

DAÑO. DISTINCIÓN ENTRE LOS CONCEPTOS DE DAÑO A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 1913 Y 2108 DEL CÓDIGO CIVIL (LEGISLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL).

Si de acuerdo con el Código Alfonsino (antecedente remoto de la palabra daño como institución jurídica), que en su Ley Primera, Título XV, Partida 7a., define el daño diciendo que es el detrimento, perjuicio o menoscabo que se recibe por culpa de otro en la hacienda o persona; en cambio, de acuerdo con la teoría de la responsabilidad objetiva, o extracontractual, daño viene siendo el detrimento, perjuicio o menoscabo que se recibe, independientemente de la culpa, en la hacienda o persona, y "es claro que la pérdida de un hijo redundará en detrimento y en perjuicio de los padres, por el solo hecho de serlo; la responsabilidad por este concepto no amerita una prueba especial respecto del daño causado a los progenitores". Por otra parte, el concepto de daño a que alude el artículo 2108 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales en Materia Común y para toda la República en Materia Federal, es radicalmente distinto al que menciona el artículo 1913 del propio ordenamiento, puesto que aquel se refiere al daño patrimonial originado por el incumplimiento de obligaciones contractuales y de ninguna manera al daño cuya reparación establece el citado artículo 1913, toda vez que si esto fuera así, carecería de sentido el contenido del artículo 1915 del propio Código, que reglamenta dicha reparación, y principalmente su fracción III, que textualmente establece que cuando la reparación del daño no pueda consistir en el restablecimiento de la situación anterior a él, como en el caso en que es imposible de toda imposibilidad volver a la vida a una persona, tales daños y perjuicios deberán repararse sobre la base de que "si la víctima no percibe utilidad o salario, o no pudiera determinarse éste, el pago se acordará tomando como base el salario mínimo", lo que quiere decir, como antes se dijo, que el concepto de daño a que los repetidos artículos se refieren, de ninguna manera puede coincidir.

Amparo directo 2500/56. Manuel Grosso. 8 de abril de 1957. Unanimidad de cinco votos. Ponente: Mariano Azuela.

³⁰ DAÑO, DISTINCIÓN ENTRE LOS CONCEPTOS DE DAÑO A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 1913 Y 2108 DEL CÓDIGO CIVIL. *Quinta época, Tercera Sala, Semanario Judicial de la Federación, CXXXII, pag. 56.*

*Instancia: Tercera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la
Federación. Época: Quinta Época. Tomo CXXXII. Tesis: Página:
56. Tesis Aislada.*

Así tenemos que también podría considerarse como un elemento de la responsabilidad objetiva a la **relación de causa efecto entre el hecho y el daño**, que solo vendría a ser la suma de los elementos anteriormente considerados, ya que entre las diversas causas de un daño, es imposible determinar cuál debe considerarse como la causa eficiente. Sea de esto lo que fuere, el hecho es que la teoría está consagrada por nuestra ley, al establecer que cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosos por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Por el sólo hecho de emplear un mecanismo peligroso, su dueño está obligado a responder del daño causado a la víctima, sin que sea admisible otra defensa que la de culpa o negligencia inexcusable de ésta, tal como lo dispone el propio precepto que contiene la hipótesis. Como ejemplo tenemos que, si en las actuaciones del juicio natural respectivo se establece que el chofer de una empresa hizo uso de mecanismos peligrosos al verificarse el daño, está demostrada la relación de causa a efecto.

No es obstáculo para la aplicación de la objetiva, el hecho de que la víctima también manejara instrumentos peligrosos, como lo es un vehículo con el que chofer de una empresa, porque no hay excepción alguna prevista en el precepto que excluya su aplicación cuando concurren las circunstancias que se aducen, ni

literalmente se puede interpretar en tal sentido el precepto invocado, pues éste solamente refiere que el causante del daño sea empleador de mecanismos peligrosos, pero nada dice respecto a la víctima, es decir, si ésta haga o no uso, también, de dichos mecanismos; y como la norma no hace distinción alguna al respecto, el juzgador tampoco debe hacerla.³¹

RESPONSABILIDAD OBJETIVA POR EL USO DE MECANISMOS PELIGROSOS.

En la hipótesis contemplada por el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, que es idéntico al artículo 1834 del Código Civil de Jalisco, cabe inferir que la responsabilidad objetiva nace del hecho de utilizar un mecanismo peligroso y causar un daño con éste. Por el sólo hecho de emplear un mecanismo peligroso, su dueño está obligado a responder del daño causado a la víctima, sin que sea admisible otra defensa que la de culpa o negligencia inexcusable de ésta, tal como lo dispone el propio precepto que contiene la hipótesis. En consecuencia, si en las actuaciones del juicio natural respectivo se establece que el chofer de una empresa hizo uso de mecanismos peligrosos al verificarse el daño, está demostrada la relación de causa a efecto y cabe la aplicación exacta del artículo 1834 del Código Civil de Jalisco. No es obstáculo para la aplicación de tal precepto, el hecho de que la víctima también maneja instrumentos peligrosos, como lo es un vehículo con el que chocó el de la empresa aludida, porque no hay excepción alguna prevista en el precepto que excluya su aplicación cuando concurran las circunstancias que se aducen, ni literalmente se puede interpretar en tal sentido el precepto invocado, pues éste solamente refiere que el causante del daño sea empleador de mecanismos peligrosos, pero nada dice respecto a la víctima, es decir, si ésta haga o no uso, también, de dichos mecanismos: y como la norma no hace distinción alguna al respecto, el juzgador tampoco debe hacerla.

TRIBUNAL COLEGIADO DEL TERCER CIRCUITO.

Amparo directo 482/71. Permisarios Unidos del Suroeste de Jalisco, S. A. de C. V. 8 de mayo de 1972. Mayoría de votos.

³¹ RESPONSABILIDAD OBJETIVA POR EL USO DE MECANISMOS PELIGROSOS. No. Reg. 256,403, Séptima época, Tribunales Colegiados del Circuito, Semanario Judicial de la Federación, 41 Sexta Parte, p 112.

Ponente: Manuel Gutiérrez de Velasco. Disidente: Alfonso Avitia Arzapalo.

Véase:

Tesis de jurisprudencia No. 313 Apéndice 1917-1965, Cuarta Parte, pág. 954 la ejecutoria aparece publicada en las págs. 84 y siguientes.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 41 Sexta Parte. Tesis: Página: 112. Tesis Aislada.

En pocas palabras se dice que, existe la relación causa efecto cuando se comprueba que el agente causal de los daños hizo uso de algún mecanismo peligroso.

III. COMPARACIÓN ENTRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA Y SUBJETIVA

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

El proceder debe ser ilícitamente o en contra de las buenas costumbres, debe ser violatorio de una conducta o de una omisión impuesta por ley, o de principios y reglas de moral comercial aplicables que realice el infractor.

Un punto importante es determinar si el artículo 1910 requiere el dolo o la culpa del infractor o si es suficiente el proceder contra derecho y ocasionar un daño para que exista la responsabilidad, y por tanto la obligación de indemnizar.

Bejarano Sánchez sostiene: “ la doctrina jurídica sugiere con bastante uniformidad que la responsabilidad extracontractual sobreviene por cualquier mínima negligencia, por culpa levisima o aquiliana (*in lege aquilia et levisima culpa venit*)”, pues todo sujeto tiene el deber de extremar precauciones, para no perturbar con una agresión dañosa la esfera jurídica ajena ya que en su acción debe respetar el deber jurídico de conducirse de manera que alcance el resultado de no dañar al prójimo”. Basta una mera imprudencia o una negligencia cualquiera que sea imputable al infractor, sin que se exija prueba de culpabilidad alguna por parte de la víctima, basta que ésta pruebe el proceder ilícito o contrario a las buenas costumbres, así como el daño sufrido y la relación de causalidad entre aquél y éste, para imponer responsabilidad al infractor.

El artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal y Civil Federal textualmente dice: "cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, esta obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima". Del contenido e interpretación del precepto transcrito se desprende claramente la influencia determinante de la teoría del riesgo objetivo, del riesgo creado, a diferencia de la responsabilidad subjetiva.

Si bien tanto la responsabilidad civil como la objetiva, son fuentes de obligaciones por medio de las cuales aquél que produce un daño tiene la obligación

de repararlo, entre una y otra existen diferencias notables, pues mientras en la primera requiere la existencia de una conducta por parte del responsable del daño y que tal sea considerada un hecho ilícito; en la segunda el daño se origina cuando se hace uso lícitamente de cosas peligrosas, sin que en su producción intervenga la conducta del responsable del daño.³²

RESPONSABILIDAD CIVIL Y OBJETIVA. DIFERENCIAS.

Si bien tanto la responsabilidad civil como la objetiva, son fuentes de obligaciones por medio de las cuales aquél que produce un daño tiene la obligación de repararlo, entre una y otra existen diferencias notables, pues mientras en la primera se requiere la existencia de una conducta por parte del responsable del daño y que tal sea considerada un hecho ilícito; en la segunda el daño se origina cuando se hace uso lícitamente de cosas peligrosas, sin que en su producción intervenga la conducta del responsable del daño.

SEGUNDO TRIBUNAL COLEGIADO DEL SEGUNDO CIRCUITO.

Amparo directo 191/90. Guillermo García Ordóñez. 16 de abril de 1990. Unanimidad de votos. Ponente: Enrique Pérez González. Secretario: Nicolás Castillo Martínez.

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Octava Época. Tomo VII-Enero. Tesis: Página: 437. Tesis Aislada.

IV. COEXISTENCIA DE LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRACONTRACTUAL Y LA SUBJETIVA

La responsabilidad subjetiva y la objetiva, de que tratan respectivamente los artículos 1910 y 1913 del Código Civil Federal, no se excluyen y pueden

³² RESPONSABILIDAD CIVIL Y OBJETIVA, DIFERENCIAS. No. Reg. 224,170, Octava época, Tribunales Colegiados de Circuito, Semanario Judicial de la Federación, VII, Enero de 1991, pag. 437.

coexistir, ya que una persona que hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosos por sí mismos, por su naturaleza explosiva e inflamable, aunque no obre ilícitamente, puede, además, ejecutar actos ilícitos que tiendan a causar daños a otra persona. En consecuencia, el actor en un juicio de responsabilidad civil, puede válidamente intentar las acciones derivadas de los citados artículos, sin que pueda decirse que tales acciones sean contradictorias.³³

**RESPONSABILIDAD CIVIL SUBJETIVA Y OBJETIVA,
COEXISTENCIA DE LAS.**

La responsabilidad subjetiva y la objetiva, de que tratan respectivamente los artículos 1910 y 1913 del Código Civil del Distrito Federal, no se excluyen y pueden coexistir, ya que una persona que hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosos por sí mismos, por su naturaleza explosiva e inflamable, aunque no obre ilícitamente, puede, además, ejecutar actos ilícitos que tiendan a causar daños a otra persona. En consecuencia, el actor en un juicio de responsabilidad civil, puede válidamente intentar las acciones derivadas de los citados artículos, sin que pueda decirse que tales acciones sean contradictorias.

Amparo directo 5721/80. Wings, S. A. y Jesús García Moreno. 19 de enero de 1983. Mayoría de 3 votos. Ponente: Raúl Lozano Ramírez. Disidentes: Gloria León Orantes y Jorge Olivera Toro. Sexta Época, Cuarta Parte:

Volumen CXII, pág. 130. Amparo directo 1775/65. Liborio Monge Pérez. 17 de octubre de 1966. 5 votos. Ponente: José Castro Estrada.

Quinta Época:

Tomo LXX, pág. 1235. Amparo civil directo 8696/36/2a. Sec. Fábrica Mexicana de Mesas de Billar, S. A. 21 de octubre de 1941. Unanimidad de 4 votos. Relator: Hilario Medina.

Instancia: Tercera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Séptima Época. Volumen 169-174 Cuarta Parte. Tesis: Página: 166. Tesis Aislada.

³³ RESPONSABILIDAD CIVIL SUBJETIVA Y OBJETIVA, COEXISTENCIA DE LAS. Séptima época, Tercera Sala., Semanario Judicial de la Federación, 169-174 Cuarta Parte, pag. 166.

En la responsabilidad contractual se atiende a la culpa y al incumplimiento del contrato, mientras que en la responsabilidad objetiva, basta el uso de instrumentos peligrosos para que deba repararse el daño causado y el obligado sólo puede librarse del pago de la indemnización, si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima. Hay casos en que concurren los dos tipos de responsabilidades, la derivada del simple incumplimiento del contrato y la proveniente del uso de instrumentos peligrosos; entonces pueden ejercitarse a la vez dos acciones.³⁴

RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y CONTRACTUAL CONCURRENTES. TRANSPORTES.

La responsabilidad extracontractual, por el uso de instrumentos peligrosos, es independiente de que haya o no contrato. Una empresa de transportes es responsable del daño que cause con los vehículos con que presta el servicio, tanto respecto de los pasajeros como de los simples transeúntes. Sería contrario a la equidad que dicha responsabilidad estuviera sujeta a normas distintas, sólo por el hecho de que en un caso haya contrato y en otro no. En la responsabilidad contractual se atiende a la culpa y al incumplimiento del contrato por parte del porteador, mientras que en la responsabilidad objetiva, basta el uso de instrumentos peligrosos para que deba repararse el daño causado y el obligado sólo puede librarse del pago de la indemnización, si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima. Hay casos en que concurren los dos tipos de responsabilidades, la derivada del simple incumplimiento del contrato y la proveniente del uso de instrumentos peligrosos; entonces pueden ejercitarse a la vez dos acciones. Pero si se demanda a una empresa de transporte por el daño causado a uno de sus pasajeros en un accidente, no puede considerarse que existan dos acciones y que puede el interesado optar entre cualquiera de ellas, puesto que la base de la obligación del porteador no es el contrato, sino la ley, y por eso sólo existe la acción extracontractual.

354

³⁴ RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y CONTRACTUAL CONCURRENTES. Tercera Sala. Fuente: Apéndice de 1995. Época: Sexta Época. Tomo IV, Parte SCJN. Tesis: 354 Página: 238.

Sexta Época:

Amparo directo 1443/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Amparo directo 1445/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Amparo directo 1447/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Amparo directo 1449/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Amparo directo 1451/61. Autobuses de Occidente, S. A. de C. V. 10 de mayo de 1962. Cinco votos.

Instancia: Tercera Sala. Fuente: Apéndice de 1995. Época: Sexta Época. Tomo IV, Parte SCJN. Tesis: 354 Página: 238. Tesis de Jurisprudencia.

Para aplicar la responsabilidad objetiva en los contratos, se necesita que los daños no sean de carácter ordinario y nacidos por la simple culpa en el incumplimiento del contrato pactado, sino que su magnitud trascienda al mero desconocimiento del contrato y provenga del empleo de mecanismos peligrosos. La responsabilidad objetiva se funda en las circunstancias especiales que se presentaran en el caso en específico, las cuales deben de consistir en un hecho anormal a lo previsto por las partes al celebrar el contrato y que da lugar a consecuencias semejantes a los actos de quien obra de mala fe. Por ejemplo, la velocidad extraordinaria imprimida a un vehículo. Estados resultados de la imprudencia, están mas allá de las acciones nacidas en el contrato y entran de lleno en el campo de la responsabilidad objetiva, creando una obligación extracontractual. Mientras los perjuicios originados por el incumplimiento del contrato atañen a la culpa, la responsabilidad objetiva derivada de la conducta imprudente, corresponde a los

actos de causación y sólo puede librarse del pago de la indemnización, si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima.³⁵

RESPONSABILIDAD OBJETIVA, APLICACION DE LA.

Para aplicar la responsabilidad objetiva en los contratos, se necesita que los daños no sean de carácter ordinario y nacidos por la simple culpa en el incumplimiento del contrato pactado, sino que su magnitud trascienda al mero desconocimiento del contrato y provenga del empleo de mecanismos peligrosos, tal como aconteció en la especie, razones que justifican la procedencia de la acción extracontractual intentada por el actor. La responsabilidad objetiva se funda en las circunstancias especiales que se presentaron en este caso, las cuales consistieron en un hecho anormal a lo previsto por las partes al celebrar el contrato y que da lugar a consecuencias semejantes a los actos de quien obra de mala fe. La velocidad extraordinaria imprimida al vehículo, hizo que su conductor perdiera el control y chocara contra un talud causando el homicidio. Estados resultados de la imprudencia, están mas allá de las acciones nacidas en el contrato de transporte y entran de lleno en el campo de la responsabilidad objetiva, creando una obligación extracontractual. Mientras los perjuicios originados en el transporte por el incumplimiento del contrato atañen a la culpa del transportador, la responsabilidad objetiva derivada de la conducta imprudente del transportador, corresponde a los actos de causación y el transportador sólo puede librarse del pago de la indemnización, si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima.

Amparo directo 1117/56. Servicios Unidos Autobuses Blancos "Flecha Roja", S. C. 29 de agosto de 1957. 5 votos. Ponente: José Castro Estrada.

Instancia: Tercera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Sexta Época. Volumen XXX, Cuarta Parte. Tesis: Página: 294. Tesis Aislada.

³⁵ RESPONSABILIDAD OBJETIVA, APLICACION DE LA. *Tercera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación. Época: Sexta Época. Volumen XXX, Cuarta Parte. Tesis: Página: 294.*

Cuando una de las partes contratantes incurre en una responsabilidad extracontractual, que es además objetiva, por haber empleado instrumentos peligrosos por si mismos resulta más claro que el fundamento de esa responsabilidad no es el contrato sino la ley. El artículo 1913 dispone que quien haga uso de instrumentos peligrosos por si mismos esta obligado a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. En estos casos no es necesario recurrir a la ilicitud del acto, al dolo o a la culpa grave, para establecer que la persona que cause el daño con tales instrumentos debe repararlo independientemente de que este vinculado o no con la víctima en forma contractual. El acto dañoso no queda ya comprendido dentro de los límites del contrato y cualquier convención relativa al mismo no deroga las disposiciones de origen.³⁶

V. EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD

Tal y como lo señala el artículo 1913 del Código Civil la única forma de eximirse de responsabilidad alguna, cuando se presenta una responsabilidad objetiva es precisamente que haya existido culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Del precepto multicitado se desprende que para que opere la eximente de la responsabilidad objetiva por riesgo creado se requiere la concurrencia de los siguientes elementos: a) Que el demandada demuestre que existió culpa o negligencia inexcusable de la víctima; b) Que exista una relación de causalidad entre esa culpa o negligencia inexcusable y el daño producido.³⁷

³⁶ RESPONSABILIDAD OBJETIVA. No. Reg. 818,032, Sexta Época, Tercera Sala, *Semanario Judicial de la Federación, Cuarta Parte, I.X, pag. 292.*

³⁷ RESPONSABILIDAD OBJETIVA, EXIMIENTE DE LA, ELEMENTOS. No. Reg. 212,951, Octava época, *Tribunales Colegiados de Circuito, Semanario Judicial de la Federación, XIII, Abril de 1994, pag. 432.*

Octava Época

Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: XIII, Abril de 1994

Página: 432

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. EXIMENTE DE LA, ELEMENTOS. *Del artículo 1913 del Código Civil se desprende que para que opere la eximente de la responsabilidad objetiva por riesgo creado se requiere la concurrencia de los siguientes elementos: a) Que el demandado demuestre que existió culpa o negligencia inexcusable de la víctima; b) Que exista una relación de causalidad entre esa culpa o negligencia inexcusable y el daño producido.*

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO.

Amparo directo 763/94. Embotelladora Mexicana, S.A. de C.V. 17 de febrero de 1994. Unanimidad de votos. Ponente: José Becerra Santiago. Secretario: Marco Antonio Rodríguez Barajas.

Si el demandado a quien se reclama la reparación del daño por causa de responsabilidad objetiva opone la excepción prevista en el artículo 1913 del Código Civil Federal y territorios Federales, relativa a que esa responsabilidad no existe, cuando el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, debe precisar los hechos y circunstancias constitutivos de la causa de exoneración que aduzca, pues sobre ellos debe versar la prueba a su cargo.³⁸

Sexta Época

Instancia: Tercera Sala

Fuente: Semanario Judicial de la Federación

Tomo: Cuarta Parte, LXX

Página: 28

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. *Si el demandado a quien se reclama la reparación del daño por causa de responsabilidad*

³⁸ **RESPONSABILIDAD OBJETIVA.** *No. Reg. 270,507, Sexta Época, Tercera Sala, Semanario Judicial de la Federación, Cuarta parte, LXX, pag. 28.*

objetiva opone la excepción prevista en el artículo 1913 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales, relativa a que esa responsabilidad no existe, cuando el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, debe precisar los hechos y circunstancias constitutivos de la causa de exoneración que aduzca, pues sobre ellos debe versar la prueba a su cargo.

*Amparo directo 7928/60. Angel Guzmán Flores. 3 de abril de 1963.
Unanimidad de 4 votos. Ponente: Mariano Ramírez Vázquez.*

Tesis relacionada con jurisprudencia 268/85.

Para acreditar el caso de excepción a que se refiere el párrafo anterior, debe demostrarse que de faltar el acto causante del daño, éste se hubiera producido de cualquier modo, por derivar de una causa enteramente independiente de ese acto: la culpa o negligencia inexcusable de la víctima, no pasa inadvertido que en la realidad cada uno de los actos de las personas pueden ser susceptibles, en la complejidad y encadenamiento interrumpido de los hechos, de desempeñar una función en la producción de una infinidad de sucesos. En este sentido la responsabilidad no tendría límites. Por ende, es necesario establecer la causa necesaria determinante, la relación más directa entre el daño y el hecho generador de la responsabilidad.³⁹

*Octava Época
Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: XIII, Abril de 1994
Página: 432*

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. RELACION DE CAUSALIDAD ENTRE LA CULPA O NEGLIGENCIA DE LA VICTIMA DEL DAÑO PRODUCIDO. *Para acreditar el caso de excepción a que se refiere el artículo 1913 del Código Civil, debe demostrarse que de faltar el acto causante del daño, éste se hubiera producido de cualquier*

³⁹ RESPONSABILIDAD OBJETIVA, RELACIÓN DE CAUSALIDAD ENTRE LA CULPA O NEGLIGENCIA DE LA VICTIMA DEL DAÑO PRODUCIDO. No. Reg. 212,953. Octava época, Tribunales Colegiados de Circuito, Semanario Judicial de la federación, XIII, Abril 1994, pag. 432.

modo, por derivar de una causa enteramente independiente de ese acto: la culpa o negligencia inexcusable de la víctima. No pasa inadvertido que en la realidad cada uno de los actos de las personas pueden ser susceptibles, en la complejidad y encadenamiento interrumpido de los hechos, de desempeñar una función en la producción de una infinidad de sucesos: En ese sentido la responsabilidad no tendría límites. Por ende, es necesario establecer la causa necesaria determinante, la relación más directa entre el daño y el hecho generador de la responsabilidad.

**TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL
PRIMER CIRCUITO.**

Amparo directo 763/94. Embotelladora Mexicana, S.A. de C.V. 17 de febrero de 1994. Unanimidad de votos. Ponente: José Becerra Santiago. Secretario: Marco Antonio Rodríguez Barajas.

Hay casos en que la responsabilidad nace a cargo de una persona diferente de la que ejecuta el acto causante del daño, como sucede por ejemplo, en el de los daños que causen sus hijos, en el de los patrones y dueños de establecimientos mercantiles, por los daños que causen sus obreros o sus dependientes en el desempeño de sus funciones y ello se establece de tal forma, porque se presume que hay una falta de vigilancia o una culpa en la elección, que es a su cargo y los hace responder de sus consecuencias, pero cuando ese daño no lo causa el propietario, ni un obrero, dependiente o persona que lo represente, sino una totalmente extraña, no es a su cargo, responsabilidad alguna.⁴⁰

*Sexta Época
Instancia: Tercera Sala
Fuente: Semanario Judicial de la Federación
Tomo: Cuarta Parte, LXXXIV
Página: 84*

**RESPONSABILIDAD OBJETIVA, CASO EN QUE NO OPERARA
LA INTERPRETACION DEL ARTÍCULO 1913 DEL CODIGO CIVIL**

⁴⁰ RESPONSABILIDAD OBJETIVA, CASO EN QUE NO OPERA LA, INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 1913 DEL CÓDIGO CIVIL DEL D.F. No. Reg. 270,150, Sexta época, Tercera Sala, Semanario Judicial de la Federación, Cuarta Parte, LXXXIV, pag. 84.

DEL D. F. Hay casos en que la responsabilidad Civil, nace a cargo de una persona diferente de la que ejecuta el acto causante del daño, como sucede por ejemplo, en el de los daños que causen sus hijos, en el de los patrones y dueños de establecimientos mercantiles, por los daños que causen sus obreros o sus dependientes, en el desempeño de sus funciones y ello se establece de tal forma, porque se presume que hay una falta de vigilancia o una culpa en la elección, que es a su cargo y los hace responder de sus consecuencias. Conforme al artículo 1913 del Código Civil, la persona que hace uso de un mecanismo peligroso, por si mismo, o por la velocidad que desarrolla, y causa un daño, aunque no sea obrando ilícitamente, esta obligada a responder de él y repararlo, pero cuando ese daño no lo causa el propietario, ni un obrero, dependiente, o persona que lo represente, sino una totalmente extraña, no es a su cargo, responsabilidad alguna.

Amparo directo 4941/62. Renovadora de Llantas S. de R.L. de C.V. 29 de junio de 1964. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Mario G. Rebolledo. Ponente: Mariano Ramírez Vázquez.

CAPÍTULO II

LA RESPONSABILIDAD EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

CAPÍTULO II

LA RESPONSABILIDAD EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Antes de entrar al estudio de las responsabilidades en el conocimiento de embarque, debemos saber que en la antigüedad el conocimiento era “una obligación particular que un capitán o maestre de un navío otorga por medio de su firma a favor de un negociante que ha cargado en su navío algunas mercaderías y otras cosas para llevarlas de un puerto a otro, constituyéndose á entregarlas a la persona que se expresare en el conocimiento, ó a su orden ó a la del cargador, por el flete concertado antes de cargarse”.⁴¹

No es hasta la adopción de las Reglas de La Haya, a través del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, que se desprende en su artículo 1, inciso b) que “Contrato de transporte, se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.”⁴²

Asimismo, el artículo 98 de la Ley de Navegación, señala:

⁴¹ Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao, Paris, Librería de Rosa y Bouret, 1869, p.93., siendo esta definición unos de los antecedentes de este documento.

⁴² Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento de Embarque y su Protocolo (Reglas de Wisby) y su última modificación en el Diario Oficial de la Federación del 25 de agosto de 1994.

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

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.”⁴³

Así también y para el caso de que se emitiera otro documento diverso del conocimiento de embarque, el Convenio 8 de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías conocido como las Reglas de Hamburgo del 30 de marzo de 1978, establece que dicho documento salvo prueba en contrario presupone que se ha celebrado un contrato de transporte marítimo y de que el porteador o transportista se hizo cargo de las mercancías descritas en tal documento.

44

Ahora bien, como ciertamente concluye el maestro José Eusebio Salgado y Salgado, no es necesaria la búsqueda de una ley internacional que uniforme lo relativo al conocimiento de embarque ya que la tenemos en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías o Reglas de Hamburgo del 30 de marzo de 1978⁴⁵ y por su puesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque firmado en

⁴³ Ley de Navegación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994.

⁴⁴ *Artículo 18 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías conocido como las Reglas de Hamburgo del 30 de marzo de 1978. 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.”.*

⁴⁵ Salgado y Salgado, José Eusebio. El conocimiento de embarque y su régimen internacional, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México 1994, Serie H, Estudios de Derecho Internacional Público, 212 Pag.

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL EN EL
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Bruselas el 25 de agosto de 1924 y sus Protocolos que lo adicionan o modifican del 23 de febrero de 1968, Reglas de Wisby, y de Bruselas del 21 de diciembre de 1979.

Al respecto de estas dos disposiciones internacionales tenemos que, nuestro gobierno únicamente es parte del Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y sus Protocolos que la adicionan o modifican del 23 de febrero de 1968, Reglas de Wisby, y de Bruselas del 21 de diciembre de 1979, Dicho Convenio fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el jueves 25 de agosto de 1994, y aprobados por la Cámara de senadores del H. Congreso de la Unión, el día 18 del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y tres, según Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 17 del mes de enero del año dos mil novecientos noventa y cuatro. El instrumento de adhesión, fue firmado por el entonces presidente Carlos Salinas de Gortari el día 25 del mes de marzo del año mil novecientos noventa y cuatro y fue depositado ante el Ministerio de asuntos Extranjeros, de Comercio Exterior y de la Cooperación para el Desarrollo de Bélgica el día 20 del mes de mayo del propio año.

Por lo tanto para su debida observancia y en cumplimiento a lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se promulgó el Decreto, en la residencia del poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, el diecinueve de agosto de 1999.

Al respecto es de resaltar que de conformidad con la misma Ley de Navegación en su artículo 101 fracción II, que a la letra señala:

Artículo 101. La disposiciones de este capítulo se aplicaran a los contratos de transporte por agua siempre que se de alguno de los siguientes supuestos:

Fracción II. Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta Ley.

Así entonces, tenemos que la costumbre que opera en el transporte de mercancías por mar al día de hoy, en que casi la totalidad de las empresas navieras homologan las condiciones del conocimiento de embarque, y se sujetan en cuanto a su interpretación y aplicación a la Convención de la Haya y su Protocolo “Haya Wisby” así como de las Reglas de Hamburgo.

A este respecto tenemos que como ya se ha mencionado en nuestro país únicamente es parte de la Convención de la “Haya “ y su Protocolo “Haya Wisby”, ya que hasta la fecha el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías conocido como las Reglas de Hamburgo no ha sido ratificado, así en este orden de ideas tenemos que únicamente son aplicables de conformidad a una estricta interpretación del derecho internacional las citadas en primer termino.

Por lo expuesto hasta ahora, es necesario conocer las cláusulas que comúnmente insertan las compañías o empresas navieras en sus conocimientos de embarque, para después de ello poder estar en posibilidad de compararlas con la Convención de la Haya y su protocolo, por lo que a continuación se traduce uno de los modelos más comunes:

(Traducción del inglés)
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

CONDICIONES: Todos los convenios o compromisos de flete que no se mencionen expresamente en el presente y relacionados con el envío de productos, son reemplazados por este conocimiento de embarque y se aceptan, así como acuerdan todos sus

términos ya sean escritos a mano, a máquina, estampados o impresos por el comerciante para que sean obligatorios, como si el que firmara fuera el comerciante, a pesar de cualquier impuesto aduanero local o privilegio por el contrario.

Los títulos de los artículos en este conocimiento de embarque fueron impresos solamente para conveniencia

de los embarcadores, y dichos títulos no serán considerados como obligatorios para los propósitos de explicar e interpretar cualquier cláusula y/o términos, y/o palabra.

1. DEFINICIONES: "Transportista" significa la Parte nombrada en la parte frontal de este documento, según sea el transportista o cualquier persona considerada para ser el transportista conforme la convención internacional aplicable o ley nacional.

"Comerciante", incluye el embarcador, poseedor, destinatario, receptor de los productos, o cualquier persona que posea o tenga derecho a la posesión de los productos o de este conocimiento de embarque, y cualquiera que actúe en nombre de tal persona, firma o compañía.

"Productos", significan la carga aceptada del embarcador, e incluye cualquier contenedor no suministrado por o en nombre del transportista.

"Contenedor", incluye cualquier contenedor, remolque, medio de transporte, tanque, vagón plataforma, plataforma de carga o cualquier artículo similar de transporte que se utilice para consolidar productos.

"Transporte", significa todas las operaciones y servicios emprendidos por el transportista, con respecto a los productos.

"Transporte combinado", tal y como se usa en el presente, se refiere a este contrato de transporte cuando cubre el transporte de los productos, desde el lugar de recepción del comerciante, al lugar de entrega al comerciante por parte del transportista y por uno o más transportistas subyacente.

"Transportista subyacente", incluye cualquier transportista marítimo, férreo, motorizado, aéreo o cualquier otro transportista utilizado por el transportista para cualquier parte del transporte del envío cubierto por este conocimiento de embarque.

"Envío de puerto a puerto", se origina cuando el transporte requerido por este

conocimiento de embarque no es transporte combinado.

"Flete", incluye todos los cargos pagaderos al transportista, de acuerdo con la tarifa aplicable.

"Reglamentos de la Haya", significa las disposiciones de la Convención Internacional de Unificación de Ciertos Reglamentos relacionados con los Conocimientos de Embarque firmados el 25 de agosto de 1924.

"Reglamentos de la Haya Wisby", significa los Reglamentos de la Haya, según fueron modificados por el Protocolo firmado en Bruselas, el 23 de febrero de 1936.

"A bordo". Un respaldo de que los Productos fueron embarcados "A bordo", significa a bordo de la embarcación exportadora o a bordo de otro modo de transporte en ruta al puerto de carga, para cargar en la embarcación exportadora.

2. GARANTÍA: El comerciante garantiza que de acuerdo con los términos del mismo, que él es o tiene la autoridad de la persona que posee o tiene derecho a la posesión de los productos y este Conocimiento de Embarque.

3. TARIFA DEL TRANSPORTISTA: Se incorporan en el presente los términos en la tarifa aplicable del transportista. Se pueden obtener del transportista, las copias de las disposiciones relevantes de las tarifas aplicables a solicitud. En caso de incoherencia entre este Conocimiento de Embarque y la tarifa aplicable, permanecerá este conocimiento de embarque.

4. PARTES SUBCONTRATANTES OTRAS ADEMÁS DEL TRANSPORTISTA CONTRATANTE:

(1) El transportista tendrá derecho al subcontrato en cualquiera de los términos, en su totalidad o cualquier parte del transporte, carga, descarga, almacenamiento, depósito, manejo y cualquier deber que haya sido tomado por el transportista en relación con los productos.

(2) Al contratar para las siguientes excepciones y limitaciones de y exoneración de responsabilidad, el transportista actúa como agente y fiduciario para todas las demás personas o subcontratantes nombrados en esta cláusula. Se entiende y acuerda que, a excepción del transportista, ninguna persona, firma o sociedad, u otra entidad legal cualquiera que sea (incluyendo, pero no limitado al comandante, oficiales y tripulación de la embarcación, todos los agentes y todos los operadores de terminales estibadores y todos los demás contratantes independientes cualquiera que sean) es o será considerado como responsable con respecto a los productos, como transportista depositario o cualquier otro. Sin embargo si se decide que cualquier subcontratante u otra persona, firma o sociedad, además del transportista, sea el transportista o depositario de los productos, o bajo cualquier responsabilidad con respecto a ello, todas las excepciones y limitaciones y exoneraciones de responsabilidad estipuladas por ley o por los términos del mismo, estarán disponibles para ello. También se acuerda que cada una de estas personas y las compañías referidas anteriormente sean beneficiarios propuestos, pero nada del presente será interpretado para limitar o liberarlos de cualquier responsabilidad para el transportista por acciones que surjan o que resulten de su falta o negligencia.

(3) La expresión subcontratante en esta cláusula incluirá subcontratantes directos e indirectos y sus respectivos servidores y agentes.

5. CLAUSULA SUPERIOR Y RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA:

(1) Hasta donde este conocimiento de embarque cubra el transporte de los productos por mar, ya sea por el transportista o cualquier transportador

subyacente, el contrato presentado por este conocimiento de embarque tendrá efecto sujeto a los Reglamentos de la Haya, o los Reglamentos de la Haya-Wisby, o cualquier otro tratado o estatuto que elabore los reglamentos de la Haya o los reglamentos de la Haya-Wisby que se apliquen obligatoriamente. Si ninguna otra promulgación o tratado es aplicable obligatoriamente a tal transporte, se aplicarán los reglamentos de la Haya. No obstante el procedimiento, el transporte de los productos a o desde los Estados Unidos será dirigido por el U.S. Carriage of Goods By Sea Act (COGSA) (Ley de Transporte de Productos por Mar de los Estados Unidos). Estas promulgaciones serán consideradas como incorporadas en el presente y formarán parte del mismo, y nada en este conocimiento de embarque será considerado como una renuncia a cualquiera de los derechos y exenciones o un aumento de cualquiera de las responsabilidades. Estas promulgaciones (a menos que se estipule en el presente específicamente otra cosa) gobernarán antes de la carga y después de la descarga, estipulando que los productos se encuentren todavía en custodia real del transportista o de un transportador marítimo subyacente.

(2) Responsabilidad para envíos de Puerto a Puerto. En los lugares en que ocurra pérdida o daño entre la fecha de recibo de los productos por parte del transportista en el puerto de carga, y el tiempo de entrega por el transportista en el puerto de descarga, o durante cualquier periodo previo o subsecuente del transporte por agua, la responsabilidad del transportista será determinada de acuerdo con la legislación apropiada de los Reglamentos de la Haya, según lo especificado en las disposiciones de la cláusula 5 (1) de la parte de arriba.

(3) Responsabilidad por transporte combinado. Cuando el transporte

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRACONTRACTUAL EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

requerido por este conocimiento de embarque sea transporte combinado, entonces a menos que se estipule otra cosa en este conocimiento de embarque, el transportista será responsable por las pérdidas o daños que ocurran durante el transporte hasta el margen que se establece a continuación:

(A) Si la etapa de transporte donde la pérdida o daño no es conocido. Cuando no se puede establecer en cuya custodia se encuentra en los productos cuando ocurra la pérdida o daño, se asumirá que ocurrieron durante el transporte marítimo, y cualquier responsabilidad correspondiente será dirigida de acuerdo con lo estipulado en la cláusula (5) (1) de la parte de arriba, y se estipulará que el transportista será liberado de cualquier responsabilidad por alguna pérdida o daño que surja o se origine por:

Cualquier acto u omisión del comerciante.

(i) Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje o elaboración.

(ii) Manejo, carga, almacenamiento o descarga de los productos por o en nombre del comerciante.

(iii) Defecto inherente de los productos.

(iv) Huelga, huelga, bloqueo, embargo o restricción de labores, cuyas consecuencias no podrá evitar el transportista por el ejercicio de diligencia razonable.

(v) Un incidente nuclear.

(A) Si la etapa de transporte donde ocurrió la pérdida o daño puede ser probada:

(i) La responsabilidad del transportista será determinada por las disposiciones contenidas en cualquier Convención Internacional o Le Nacional del País cuyas disposiciones:

(a) No pueden partir del contrato privado al perjuicio del comerciante, y

(b) Se hubiera aplicado si el comerciante hubiera hecho un contrato separado y directo con el transportista, con respecto a la etapa particular del transporte donde ocurrió la pérdida o daño y haya recibido como evidencia del mismo cualquier documento particular que pueda expedirse para hacer una convención internacional o ley nacional aplicable.

(ii) Con respecto al transporte en los Estados Unidos de Norte América o en Canadá al puerto de carga, o desde el puerto de descarga, la responsabilidad del transportista será procurar el transporte por medio de los transportistas (uno o mas) y tal transporte estará sujeto a los términos y condiciones generales del contrato de transporte de los transportistas subyacentes y tarifas, así como cualquier ley aplicable obligatoriamente y/o el conocimiento de embarque uniforme ICC, junto con la tarifa del transportista subyacente, la cual será incorporada en el presente tal y como se establece mas adelante. A pesar de lo anterior, en caso de que existe un contrato privado de transporte entre el transportista y un transportista subyacente, dicho transporte interno estará dirigido por los términos y condiciones de dicho contrato, el cual estará incorporado en el presente como si se estableciera completamente, y estarán disponibles copias del contrato(s) para el comerciante en cualquier oficina a solicitud del mismo.

(iii) Con respecto al transporte por carretera en Europa, de acuerdo con la Convención en el contrato para el Transporte Internacional de productos por Carretera, fechado el 19 de mayo de 1956 (CMR); durante el transporte férreo en Europa, de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Transportes Férreos, fechado el 25 de febrero de 1969 (CIM).

En cualquier caso, la responsabilidad del transportista no hará que las

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL EN EL
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

circunstancias sean mayores que la de los transportistas subyacentes bajo sus contratos de transporte y el transportista podrá gozar de los derechos, defensas, limitaciones y excepciones de responsabilidad contenidos en el presente.

6. EXCEPCIONES Y LIMITES:

(1) El transportista no garantiza que los productos lleguen al puerto de descarga o lugar de entrega en cualquier fecha particular o que lleguen a algún mercado particular, o se utilicen y se guarden de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 5, el transportista por ninguna circunstancia será responsable del alguna pérdida o daño indirecto o subsecuente ocasionado por alguna demora.

(2) Sin la renuncia o limitación de alguna excepción o limitación de responsabilidad estipulada por ley o por este conocimiento de embarque, ni el transportista, ni ninguna sociedad que posea, subsidiario, o compañía asociada o afiliada con el transportista, será responsable de alguna pérdida o daño cualquiera que sea y en cualquier momento que ocurra por razón de algún incendio que pudiera ocurrir, incluyendo que ocurra antes de la carga o después de la descarga del barco, o mientras que los productos estén en custodia de un transportista subyacente, a menos que tal incendio haya sido ocasionado por el diseño o por negligencia, o por la falla real o coparticipación del transportista de dicha sociedad, respectivamente. En cualquier situación donde dicha excepción de responsabilidad no pueda ser permitida por ley, ni el transportista ni la sociedad serán responsables por ninguna pérdida o daños por incendio, a menos que haya sido ocasionado por negligencia. Incluyendo que sea impuesto por ley, para lo cual el transportista o dicha sociedad sea responsable, respectivamente.

7. TRANSBORDO:

(1) Si se acuerda específicamente, sin ninguna limitación en las disposiciones antes mencionadas de este conocimiento de embarque, que todos los productos, contenedores, remolques, camionetas, otra carga pueda ser puesta en tierra temporalmente en cualquier puerto de requerimiento para el propósito de facilitar la descarga o carga de otro cargamento y también puede ser transferido, transbordado y llevado en diversas embarcaciones en ruta desde el puerto en envío al puerto de destino, y dicha transferencia, transbordo o cambio en la embarcación, no constituirá una desviación, y tales transferencias y transbordos en diversas embarcaciones, contempladas y anticipadas por el comerciante.

(2) El transportista o comandante puede demorar tal transbordo o expedición por alguna razón.

(3) El transportista o comandante que haga los arreglos con alguna persona para o con respecto al transbordo, expedición o almacenamiento de los productos o el uso de cualquier medio de transporte no utilizado u operado por el transportista, será considerado solamente el agente o comerciante y sin ninguna otra responsabilidad cualquiera que sea.

8. CANTIDAD DE COMPENSACIÓN Y LIMITACION DE RESPONSABILIDAD:

(1) Todas las demandas para las cuales el transportista sea responsable, serán ajustadas y establecidas en base al valor neto de la factura de los productos mas el flete y el seguro.

A pesar de lo anterior, se acuerda que en ningún caso funcionará esta cláusula para incrementar la extensión de las responsabilidades del transportista mas allá del valor del mercado aplicable en el puerto de descarga o lugar de entrega, si ese fuera menor que el valor neto de la factura mas el flete y el seguro. En

ningún caso, el transportista será responsable por alguna pérdida de ganancia o alguna pérdida consecuente.

(2) Excepto en donde se declare un valor mayor, según lo estipulado en la cláusula 8 (3) que aparece a continuación, ni el transportista ni la embarcación en ningún caso serán responsables por la pérdida o daño a o con respecto a los productos por una cantidad que exceda USD \$500 por paquete o unidad. Si dicha limitación queda invalidada bajo la ley local, la responsabilidad del transportista estará limitada de acuerdo a lo estipulado por dicha ley.

(3) La tarifa del transportista ofrece una elección de flete basado en el valor declarado de los productos. La responsabilidad del transportista estará limitada según lo previsto en la cláusula 8 (1) antes mencionada, a menos que, antes del envío, el comerciante insertará un valor mayor en el espacio apropiado al dorso de este conocimiento de embarque y pagará flete extra de acuerdo con la tarifa del transportista. Dicho valor declarado será considerado para ser el valor real de los productos, la responsabilidad del transportista por daño o pérdida de los productos, estará limitada solamente al valor declarado y cualquier pérdida o daño parcial será ajustado prorratea en base a dicho valor declarado.

(4) Juicio en contra del transportista. Cualquier acción en contra del transportista o embarcación por pérdida o daño de los productos que ocurra durante los periodos referidos en las cláusulas 5(2) y 5(3)(A) será presentada dentro de un año después de la entrega de los productos, o la fecha cuando los productos debieron haber sido entregados. Cualquier acción en contra del transportista por pérdida o daño que ocurra mientras que los productos estén en custodia de un transportador terrestre, será

presentada dentro del tiempo especificado en el contrato, tarifa o reglamento de ley aplicable a dicho transportador terrestre.

9. CONTENEDORES EMPAQUETADOS DEL EMBARCADOR:

Si un contenedor no ha sido embalado o llenado por o en nombre del transportista.

(1) El transportista no será responsable por pérdida o daño a los productos ocasionada por.

(a) La forma en la cual se empaquetó o llenó el contenedor, o

(b) La impropiedad de los productos para transporte en contenedores o,

(c) La impropiedad o condiciones defectuosas del contenedor, que surjan sin ningún deseo de diligencia apropiada por parte del transportista, para hacer que el contenedor esté equipado razonablemente para el propósito para el cual es requerido, o

(d) La impropiedad o condición defectuosa del contenedor la cual habría sido aparente con una inspección razonable por parte del comerciante, en o antes del momento en que se llenó, empaquetó, relleno o cargó.

(2) El comerciante indemnizará al transportista contra cualquier pérdida o daño, responsabilidad o gasto cualquiera que sea y de la forma que ocurra, que haya sido originado por uno mas de los asuntos referidos en el subpárrafo (1) antes mencionado.

(3) Para la carga en contenedores en base al FCL a menos que este conocimiento de embarque sea endosado con la anotación "costos de desmontaje de la carga, pagados con anticipación, todos los costos de desmontaje de la carga de los contenedores serán por la cantidad del destinatario".

10. EXACTITUD DE LA DESCRIPCION DE LOS PRODUCTOS.

Cualquier declaración en este conocimiento de embarque referente a las marcas y números así como clase de paquetes, descripción, cantidad, calidad, pesos, medición, naturaleza, valor u otros datos del contenido de dichos contenedores, según fueron proporcionados por el comerciante, son desconocidos para el transportista, y el transportista no acepta ninguna responsabilidad con respecto a ello. El reconocimiento del transportista está confinado a los números y orden aparente, así como condición del contenedor(es).

El transportista de cualquier persona autorizada por el transportista, estará autorizado, bajo ninguna obligación, a abrir cualquier contenedor o paquete en cualquier momento, y para pesar, medir, volver a medir o inspeccionar los Productos.

11. FLETE Y CARGOS.

(1) El flete será pagadero a opción del transportista, en peso de consumo bruto o medición, peso de descarga bruto o medición, o en base ad valorem, o en base al paquete o unidad de flete acostumbrado, o cualquier otra cuota aplicable, establecida en la tarifa de los contenedores. Se debe calcular el flete en base a la descripción de los productos, proporcionada por el comerciante, pero el transportista puede en cualquier momento pesar, medir y valor los productos y abrir los paquetes o unidades de flete acostumbradas para examinar el contenido.

En caso de que la descripción del comerciante se encuentre errónea y se deba pagar flete adicional, los productos serán responsables de cualquier flete adicional y gasto incurrido al examinar, pesar, medir, fumigar y valor los productos.

(2) Flete completo al puerto de descarga, o en caso de transporte combinado, al lugar de entrega nombrado en el presente, y todos los

cargos por adelantado contra los productos, serán considerados como adquiridos completamente al recibo de los productos por parte del transportista o transportista subyacente según sea el caso, ya sea que el flete o los cargos se paguen por adelantado o sean establecidos o se pretendan pagar por adelantado, o que se cobren en el puerto de descarga o destino, o bien subsecuentemente, y el transportista tendrá derecho absolutamente a todo el flete y cargos, ya sea que se hayan pagado realmente o no, y a recibir y retenerlos bajo todas las circunstancias, cualquiera que sean, el barco y/o productos perdidos o no perdidos, o si el viaje cambiara, se interrumpiera, frustrara o abandonara. El flete completo será pagado si los productos estuvieran dañados o perdidos, los paquetes o unidades de flete acostumbrados estuvieran vacíos o parcialmente vacíos.

(3) Todos los fletes y cargos serán pagados en su totalidad sin ninguna contrademanda de compensación o deducción en la moneda nombrada en este conocimiento de embarque o, de acuerdo con la opción de transportista. En su equivalente en la moneda local en las tasas de cambio de venta bancarias en Nueva York, en lo que respecta a la fecha de pago del flete, será pagadero conforme al presente y solamente para los pagos en México, al tipo de cambio en el cual el transportista pueda comprar dólares norteamericanos, con el mismo valor del día en el día de pago. Cualquier error en el flete o cargos, o en la clasificación en el presente de los productos, está sujeta a corrección, y si en la corrección, los cargos de flete son mayores, el transportista puede cobrar la cantidad adicional;

El comerciante y los productos serán conjunta y diversamente responsables para el transportista por el pago de todo el flete, sobreestadia y

promedio general, cargos de salvamento u otros cargos, incluyendo pero no limitados a los costos de puerto, gasto y honorarios razonables del abogado incurridos en el cobro de sumas debidas al transportista. El pago de flete marítimo y cargos para un expedidor de flete o corredor, o cualquier otro además del transportista, o su agente autorizado, no será considerado como el pago al transportista y será en el disco único del Pagador.

12. GRAVAMEN

El transportista tendrá un gravamen en los productos y cualquier documento relacionado con ello y fletes o subfletes para todas las sumas pagaderas al transportista conforme este conocimiento de embarque y para el promedio general y contribuciones de salvamento a cualquiera que se le deba y por los costos de recibir el mismo y para ese propósito, tendrán el derecho de vender los productos por subasta pública o tratado privado, sin notificación previa al comerciante.

13. CARGAMENTO EN CUBIERTA Y GANADO

Los productos que se manifiestan en el presente para transportarse en cubierta y ganado, ya sea que se lleve en cubierta o no, son transportados sin responsabilidad de parte del transportista por pérdida o daño, o cualquier otra naturaleza que se origine durante el transporte por mar, ya sea ocasionado innavegabilidad o negligencia, o cualquier otra causa cualquiera que sea.

El ganado se transporta sólo bajo riesgo de propio comerciante. El transportista no tendrá ninguna responsabilidad cualquiera que sea, por alguna lesión, enfermedad, muerte, demora o destrucción cualquiera que se origine aunque sea ocasionada o contribuida a la acción, negligencia o falta del transportista, o por la innavegabilidad o defectuosidad de cualquier embarcación, transporte por

barco, contenedor o cualquier otro lugar que exista en ese momento. En el caso en que el comandante según su propio albedrío considerara que algún animal fuera dañino y ocasionara la muerte de cualquier otro animal o persona a bordo, o que ocasionara que la embarcación se demorara o impidiera la continuación del viaje, dicho animal puede ser eliminado y arrojado al mar sin ninguna responsabilidad para el transportista. El comerciante indemnizará al transportista contra el costo de servicios veterinarios en el viaje y le proporcionará forraje durante algún periodo en el cual el transporte se demore por alguna razón cualquiera que sea y cumplirá con los reglamentos de cualquier autoridad del país cualquiera que sea, con respecto a tal ganado.

14. PRODUCTOS PELIGROSOS.

(1) Ningún producto que sea o pueda volverse peligroso, si es inflamable o dañino (incluyendo el material radioactivo) o el cual sea o pueda volverse responsable de dañar alguna propiedad, cualquiera que ésta sea, será ofrecido al transportista para el transporte sin su consentimiento expreso por escrito y sin el contenedor u otra cubierta en la cual los productos sean transportados, y los productos serán marcados distintivamente en su exterior, de manera que indiquen la naturaleza y características de cada artículo, así como para cumplir con cualquier reglamento de ley aplicable o requerimiento. Si alguno de los artículos se entrega al transportista sin tal consentimiento por escrito y sin las respectivas marcas, o si de acuerdo a la opinión del transportista los artículos sean o son responsables de convertirse peligrosos, inflamables o de naturaleza dañina, estos en cualquier momento podrán ser destruidos, desembarcados, arrojados al mar, o dispuestos por no considerarlos inofensivos, colocados

aparte en la cubierta, abandonados o considerados inofensivos sin la compensación para el comerciante y sin perjuicio para el derecho de flete del transportista.

(2) El comerciante garantiza que los productos son empacados en forma adecuada para soportar los riesgos ordinarios del transporte, tomando en consideración su naturaleza y el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos que pueden aplicarse durante el transporte.

(3) Ya sea que el comerciante esté o no consciente de la naturaleza de los productos, el comerciante indemnizará al transportista contra toda demanda, pérdida, daño o gastos que surjan como consecuencia de algún incumplimiento de las disposiciones de esta cláusula.

(4) Nada de lo contenido en esta cláusula privará al transportista de ninguno de sus derechos de otra manera mas que la estipulada en este conocimiento de embarque.

15. REGLAMENTOS RELACIONADOS CON LOS PRODUCTOS.

El comerciante cumplirá con todos los reglamentos o requerimientos de derechos de aduana, puerto y otras autoridades y se hará cargo y pagará todos los deberes, impuestos, multas, gastos, contribuciones o pérdidas incurridas o que se presentaron por razón de ello o por razón de alguna marcación ilegal, incorrecta o insuficiente, así como numeración o dirección de los productos e indemnizará al transportista con respecto a ello.

16. RESPONSABILIDAD DEL COMERCIANTE.

(1) El comerciante garantiza al transportista que los datos referentes a los productos, tal y como se establecen al dorso, fueron revisados por el comerciante al recibir este conocimiento de embarque y que dichos datos y cualquier otro dato

proporcionado por o en nombre del comerciante son correctos.

(2) El comerciante indemnizará al transportista contra cualquier pérdida, daño y gasto que surja o resulte de correcciones o insuficiencias de tales datos. El derecho del transportista para indemnizar de ninguna manera limitará su responsabilidad y obligación bajo este conocimiento de embarque para alguna persona además del comerciante.

17. METODOS Y RUTAS DE TRANSPORTE.

(1) El transportista puede en cualquier momento y sin notificación alguna al comerciante:

(a) Utilizar cualquier medio de transporte o almacenamiento cualquiera que sea.

(b) Transferir los productos desde un traspaso a otro incluyendo el transbordo o transportar el mismo en otra embarcación diferente a la nombrada en este conocimiento de embarque.

(c) Continuar por cualquier ruta de su elección, ya sea la ruta mas cerca, mas directa, acostumbrada o publicada, y continuar o permanecer en cualquier lugar o puerto cualquiera que sea, una vez o mas a menudo en cualquier rotación, incluyendo volver a trazar la ruta o rutas que ya se han viajado.

(d) Cargar y descargar los productos en cualquier lugar o puerto (ya sea o no que dicho puerto este nombrado al dorso como puerto de carga o puerto de descarga) y para almacenar los productos en cualquier otro lugar o puerto.

(e) Cumplir con todas y cada una de las ordenes o recomendaciones estipuladas por algún gobierno o autoridad, persona o individuo que actúe o pretenda actuar como o en nombre de tal gobierno o autoridad o tener bajo los términos del seguro del traspaso empleado por el transportista, el derecho de dar tales ordenes.

(2) Las libertades establecidas en la subcláusula (1) pueden ser evocadas por el transportista para cualquier propósito cualquiera que éste sea, este o no relacionado con el transporte de los productos, incluyendo la carga o descarga de otros productos, suministro de combustible, reparaciones, remolque o ser remolcado, ajustar instrumentos, dique seco, recogida o desembarco de personas, incluyendo pero no limitado a las personas implicadas en la operación o mantenimiento de la embarcación y que asisten las embarcaciones en todas las situaciones, y en cualquier cosa que se realiza de acuerdo con la cláusula (1) o cualquier demora que surja de esto, será considerado para estar dentro del transporte contractual y no será una desviación.

18. ENTREGA DE DESCARGA Y NOTIFICACION.

(1) Cualquier mención en el presente de las Partes que serán notificadas de la llegada de los productos, es solamente para información del transportista y el incumplimiento para proporcionar tal notificación, no implicará al transportista en ninguna responsabilidad ni liberará al comerciante de alguna obligación conforme al presente.

(2) Donde el transporte requerido por este conocimiento de embarque sea un envío de puerto a puerto, el transportista tendrá la libertad de descargar los productos o cualquier parte de estos sin notificación, directamente se entregarán en o a cualquier muelle, embarcación o lugar, en cualquier día a cualquier hora, en donde la responsabilidad del transportista (si existe alguna) con respecto a los productos o parte de la misma, sea descargada según se mencionó anteriormente, cesará completamente a pesar de cualquier derecho de aduana en el puerto por el contrario. El comerciante tomará la

entrega de los productos de acuerdo con la descarga y todos los gastos incurridos en razón del incumplimiento del comerciante para tomar la entrega de los productos, tal y como se mencionó anteriormente, serán para la cuenta del comerciante.

(3) En donde el transporte requerido por este conocimiento de embarque sea transporte combinado, el comerciante tomará la entrega de los productos dentro del tiempo estipulado en la tarifa del transportista.

(4) Si la entrega de los productos o parte de los mismos no es tomada por el comerciante en el momento y lugar cuando y donde el transportista esté autorizado para solicitar al comerciante tomar la entrega de los mismos, ya sea que el transporte requerido por este conocimiento de embarque sea un envío de puerto a puerto, o transporte combinado, el transportista estará autorizado sin notificación para desestibar los productos o parte de los mismos si se desestibarón en contenedores y/o para almacenar los productos o parte de los mismos en tierra, al nivel del suelo, o bajo la cubierta, todo bajo el propio riesgo del comerciante y de los productos. Tal almacenamiento constituirá la entrega debida conforme al presente y la responsabilidad del transportista con respecto a los productos o que parte de los mismos se almacenen según lo antes mencionado, cesará por completo, y el costo de dicho almacenamiento (si es pagado o es pagadero por el transportista, cualquier agente o subcontratante del transportista) inmediatamente demandará ser pagado por el comerciante al transportista.

(5) Si el comerciante no cumple en tomar la entrega de los productos a partir de los 30 días de su vencimiento de acuerdo con la cláusula (2) o (3) de la parte de arriba, o si de acuerdo a la opinión del transportista, los productos se puedan deteriorar, descomponer,

perder su valor o incurrir en cargos, ya sea por almacenamiento o cualquier otro, excediendo su valor y si el transporte es un envío de puerto a puerto o un transporte combinado, el transportista puede sin perjuicio a ningún otro derecho que pueda tener contra el comerciante, sin notificación y sin ninguna responsabilidad cualquiera que esta sea adjudicada a él, podrá vender o disponer de los productos y aplicar los procedimientos de venta para la reducción de las sumas debidas al transportista de parte del comerciante con respecto a este conocimiento de embarque.

19. CALEFACCION, ENFRIAMIENTO Y VENTILACION ESPECIAL.

(1) El comerciante garantiza no ofrecer pagar por el transporte, ningún producto que requiera control de temperatura sin dar previamente la notificación por escrito de su naturaleza y rango de temperatura particular que deberá mantenerse, y en el caso de una temperatura controlada, el contenedor relleno por o en nombre del comerciante, garantiza además que el contenedor se enfrió previamente, que los productos hayan sido llenados en el contenedor y que se ajustaron previamente sus controles termostáticos por parte del comerciante antes de recibir los productos por el transportista; si no se cumple con los requerimientos antes mencionados, el transportista no será responsable por ninguna pérdida o daño de los productos ocasionada por tal incumplimiento.

(2) El transportista no será responsable por ninguna pérdida o daño a los productos que surjan de defectos, desorden, descomposición, interrupción de la maquinaria de control de temperatura, aislamiento de la planta o cualquier aparato del contenedor, estipulando que el transportista (ilegible) o todo el comienzo del transporte ejercerá la debida diligencia para mantener el

contenedor refrigerado en una condición eficiente.

20. CLAUSULA DE RESPONSABILIDAD MUTUA.

Si el barco (transportador) sufre una colisión con otro barco como resultado de la negligencia del otro barco, y cualquier acción, negligencia o falla en la navegación o manejo del barco transportador, el comerciante garantiza pagar al transportista, o en el caso en que el transportista no sea el propietario y en posesión del barco transportador, pagará al transportista como fiduciario para el propietario y/o fletamiento temporal del barco transportador, una suma suficiente para indemnizar al transportista y/o propietario y/o fletamiento temporal del barco transportador, contra toda pérdida o responsabilidad para el otro barco no transportador o sus propietarios en cuanto a que tal pérdida o responsabilidad representa pérdida o daño o alguna demanda cualquiera que sea del comerciante, pagado o pagadero por el otro o por el barco no transportador o sus propietarios para el comerciante y establecido o recuperado por el otro, o por el barco no transportador o sus propietarios como parte de su demanda contra el barco transportador o su propietario, fletamiento temporal o el transportista. Las disposiciones anteriores también se aplicarán donde los propietarios, operadores o aquéllas personal en cargo de algún barco o barcos o bien objetos, otros además de, en adición a, barcos abordadores u objetos, estén en incumplimiento con respecto a una colisión, encalladura de contacto u otro accidente.

21. PROMEDIO GENERAL.

(1) El transportista puede declarar Promedio General el cual será ajustable de acuerdo con los reglamentos York/Amberes de 1974, según fueron modificados en 1990 en cualquier lugar, de acuerdo a la opción del transportista y la Cláusula Jason

modificada, según fue aprobado por BIMCO deberá ser considerada como incorporada en el presente y el comerciante proporcionará tal seguridad según sea requerido por el transportista en esta relación.

(2) A pesar del (1) de la parte de arriba, el comerciante defenderá, indemnizará y mantendrá sin daño alguno al transportista con respecto a cualquier demanda (y cualquier gasto que surja de ello) de una naturaleza de Promedio General que pueda hacerse en el transportista y proporcionará tal seguridad según sea requerida por el transportista en este aspecto.

(3) El transportista bajo ninguna obligación seguirá cualquier paso cualquiera que éste sea para cobrar seguridad por las contribuciones de Promedio General debidas al comerciante.

22. RENUNCIA DE LOS TERMINOS.
NINGUN SERVIDOR O AGENTE DEL
TRANSPORTISTA TENDRA O TIENE
EL PODER DE RENUNCIAR O
HACER VARIAR ALGUNO DE LOS
TERMINOS DE ESTE
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. A

menos que tal renuncia o variación esté por escrito y sea ratificada específicamente por un funcionario autorizado de la compañía del transportista, la renuncia o variación no tendrá ningún efecto.

23. VALIDEZ.

Si alguna disposición de este conocimiento de embarque se mantiene inválida o sin cumplimiento por algún tribunal reglamentario, agencia o corporación reglamentaria, dicha invalidez o incumplimiento se anexará solamente a tales disposiciones. La validez de las disposiciones restantes no será afectada por ello y este contrato de conocimiento de embarque será realizado como si dicha provisión inválida y no cumplida no estuviera contenida en el presente.

24. LEY Y JURISDICCION.

Este conocimiento de embarque estará sujeto a la jurisdicción exclusiva del Tribunal Federal de la Ciudad de México y se aplicará la ley de tal país, excepto por lo estipulado en alguna otra parte del presente.

Como podemos ver, de su cláusula quinta inciso (1), tenemos que hasta donde este conocimiento de embarque cubra el transporte de los productos por mar, ya sea por el transportista o cualquier transportador subyacente, el contrato presentado por este conocimiento de embarque tendrá efecto sujeto a los Reglamentos de la Haya, o los Reglamentos de la Haya-Wisby, o cualquier otro tratado o estatuto que elaboren ellos mismos y que se apliquen obligatoriamente.

LIMITES MÁXIMOS DE RESPONSABILIDAD

En cuanto a los límites de responsabilidad por parte del porteador, estos están determinados de la siguiente manera.

De conformidad con la **CLÁUSULA 5 SUPERIOR Y RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA** (1) el contrato presentado por el conocimiento de embarque tendrá efecto sujeto a las Reglas de La Haya o las Reglas de La Haya-Wisby, o cualquier otro tratado o estatuto que elabore los reglamentos de La Haya o Haya Wisby.

Ahora bien la **CLÁUSULA 8 CANTIDAD DE COMPENSACIÓN Y LIMITACION DE RESPONSABILIDAD**, en forma genérica establece dos supuestos bajo los cuales el transportista será responsable.

El primero de estos contempla el valor de la carga, este será de conformidad con el valor neto de la factura que ampara la mercancía mas el flete y el seguro, sin embargo si ese valor fuera inferior en el puerto de descarga o lugar de entrega de ninguna forma se incrementara este, ahora bien, existe la figura del valor declarado, esto es, que el transportista ofrece una tarifa especial por el transporte debiendo declararse el valor de la carga, dicho valor declarado será considerado como el valor real de los productos existiendo la posibilidad de incrementar este valor por parte del cargador, insertando la anotación correspondiente al reverso del conocimiento de embarque y por lo cual se deberá pagar un flete extra. Por lo que la responsabilidad del transportista cuando se ha declarado el valor de la carga bajo los supuestos anteriormente descritos estará limitada al valor que se haya declarado.

Si no fue declarado el valor de la carga, la responsabilidad del transportista por la pérdida o daño a o con respecto a la carga no será mayor a USD \$500.00 por paquete o unidad. Si dicha limitación queda invalidada bajo la ley local, la responsabilidad del transportista estará limitada de acuerdo a lo estipulado por dicha ley.⁴⁶ Ahora bien de conformidad con el artículo 2 del Protocolo modificativo del convenio Internacional de 25 de agosto de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque (Reglas de Wisby) que a la letra señala:

ARTÍCULO II

La letra (a) del párrafo 5 del Artículo 4 de la Convención es reemplazado por el texto siguiente:

"a) Salvo que la naturaleza y valor de las mercancías hayan sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador, ni el buque serán, en ningún caso, responsables de la pérdida o daño de las mercancías o con ellas relacionadas por una suma superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado".

La letra (d) del párrafo 5 del Artículo 4 de la Convención se sustituye por el párrafo siguiente:

"d) La unidad de cuenta mencionada en este Artículo es el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La suma mencionada en la letra (a) de este apartado se convertirá en moneda nacional según el valor de dicha moneda en la fecha que sea determinada por la ley del lugar del tribunal competente. El valor en Derechos Especiales de Giro en moneda nacional de un Estado miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará según método de valoración del Fondo Monetario Internacional, para sus propias operaciones y transacciones, en la fecha de que se trate.

No obstante, cuando el Estado no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y su legislación no permita aplicar las disposiciones anteriormente previstas, puede, en el momento de la ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 o incluso posteriormente, declarar que los límites de responsabilidad previstos en esta Convención y aplicables en su territorio, se calcularán de la forma siguiente: (i)

⁴⁶ Conocimiento de embarque expedido por Grupo TMM [Americanaships Co, ltd; cláusula 8(2)]

10.000 unidades monetarias para las sumas de 666,67 monedas de cuenta mencionada en la letra (a) del párrafo 5 del presente Artículo; (ii) 30 unidades monetarias, para la suma de las dos unidades de cuenta mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 del presente Artículo. La unidad monetaria referida anteriormente corresponde a 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades anteriormente citadas se realizará según la legislación del Estado en cuestión. El cálculo y la conversión mencionados se realizarán de forma que expresen, en la medida de lo posible, la moneda nacional del Estado al mismo valor real para las cantidades mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 de este Artículo que el expresado en unidades de cuenta. Los Estados comunicarán, según los casos, en el momento del depósito del instrumento de ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 y cada vez que se cambie el sistema de cálculo o el valor de la moneda nacional con relación a la unidad de cuenta o a la unidad monetaria."

Como es evidente, tanto las Reglas de La Haya Wisby como el conocimiento de embarque contemplan límites de responsabilidad que definitivamente no se pueden comparar con el valor real de la carga que se transporta a diario.

En la actualidad y desde hace décadas el cargador o propietario de las mercancías que se transportan han quedado en total desventaja cuando se presentan daños e inclusive pérdidas de los productos que se transportan, pues en la practica la mayoría de los usuarios de este tipo de transporte no declaran el valor de la carga, por lo que en caso de presentarse algún daño únicamente el transportista hace frente por su responsabilidad limitada, lo que daría como resultado una cantidad mínima la que tendría que indemnizar el porteador, lo que en determinados casos llevaría incluso a los usuarios a la quiebra, pues imaginemos que un comerciante embarca determinados productos para su transportación con un valor comercial y que este es su único patrimonio y si este se pierde o se daña y la compañía hace frente limitadamente, ello llevaría a la quiebra a este.

EXIMENTES DE RESPONSABILIDAD EN EL CONOCIMIENTO

Estas principalmente consisten en los defectos o vicios que van relacionados con la carga que se transporta, como se desprende de la cláusula 5 inciso 3(A) del conocimiento de embarque y que son:

- Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje o elaboración
- Manejo, carga, almacenamiento o descarga de los productos por o en nombre del comerciante.
- Defecto inherente de los productos
- Huelga, bloqueo, embargo o restricción de labores, cuyas consecuencias no podrá evitar el transportista por el ejercicio de diligencia razonable.
- Un incidente nuclear
- Si la etapa de transporte donde ocurrió la pérdida o daño puede ser probada.
- La responsabilidad del transportista será determinada por las disposiciones contenidas en cualquier Convención Internacional o Ley Nacional del País cuyas disposiciones:
- No pueden partir del contrato privado al perjuicio del comerciante y se hubiera aplicado si el comerciante hubiera hecho un contrato separado y directo con el transportista con respecto a la etapa particular del transporte donde ocurrió la pérdida o daño y haya recibido como evidencia del mismo cualquier documento particular que pueda expedirse para hacer una convención internacional o ley nacional aplicable.

Asimismo, las Reglas de La Haya y de La Haya Wisby señalan causas muy similares, incluyendo además la de prescripción incluida en el artículo I del Protocolo que modifica el Convenio Internacional de la Haya que señala: "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 podría haber sido prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción”.

También como eximentes o excluyentes de la responsabilidad del transportista son por causas atribuidas a la conducta del cargador.

Como se desprende del clausulado del conocimiento de embarque, tenemos que nos remite a cualquier disposición de las convenciones bajo las que se rige, al respecto tenemos que los reglamentos de La Haya y Haya Wisby.

LEYES APLICABLES

COMPETENCIA y JURISDICCIÓN

De conformidad con la cláusula 24 del Conocimiento de Embarque: “ Este conocimiento de embarque estará sujeto a la jurisdicción exclusiva del Tribunal Federal de la Ciudad de México y se aplicará la Ley de tal país, excepto por lo estipulado en alguna otra parte del presente.”.

Ahora bien, de conformidad con el artículo 104 Fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que señala que:

Artículo 104.- Corresponde a los tribunales de la federación conocer:

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL EN EL
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

I. De todas las controversias del orden civil o criminal que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o de los tratados internacionales celebrados por el Estado Mexicano. Cuando dichas controversias solo afecten intereses particulares, podrán conocer también de ellas, a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los Estados y del Distrito Federal

Tenemos que la jurisdicción es de los jueces federales de cualquiera de las entidades federativas, sin embargo, por disposición expresa en los conocimientos de embarque existe sumisión tácita a la jurisdicción únicamente de los tribunales federales de la Ciudad de México y por lo dispuesto en el ya citado artículo 104 fracción I de la Constitución mexicana en cuanto a que todo lo referente al derecho marítimo será de orden federal.

CAPÍTULO III

APLICABILIDAD DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRA CONTRACTUAL EN EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

EL PROCEDIMIENTO

La evolución del sistema de la responsabilidad civil muestra que en el contexto político, social y económico en donde los daños eran ocasionados por el hombre, esta responsabilidad comportaba una forma de sanción, ya que la conducta del agente determinaba el nacimiento de la indemnización, solo era responsable el autor y cuando era culpable, sea en la acción misma y en la vigilancia de las cosas.

En nuestro país, la situación era similar a la época de la sanción de los Códigos Civiles de 1870 y de 1884. Por otra parte los autores o la doctrina han afirmado la evidente influencia que sobre estos cuerpos normativos ejerció el Código Napoleónico.

El esquema clásico de la responsabilidad por culpa, demostró ser totalmente insuficiente e ineficaz para solucionar los problemas planteados por la transición de la economía agrícola a la de la producción industrial. La razón puede hallarse en el hecho que esta última determinó un incremento de la hipótesis de daño, fundamentalmente por la utilización de complejos mecanismos de producción y la intervención de cosas en la acusación de aquellos.

La respuesta de la responsabilidad civil fue, entonces, la “Teoría del riesgo”, como fundamento de una responsabilidad objetiva, y su función pasó a ser reparadora o resarcitoria. En virtud de estos nuevos principios, la víctima no se ve necesitada de probar la culpa del presunto autor del hecho dañoso por el cual reclama la indemnización, sino que le basta con acreditar en principio, el hecho, el daño y la relación de causalidad entre ambos.

Sin embargo, el progreso científico y tecnológico trajo consigo una inadaptación de estas reglas de responsabilidad civil, tornando indispensable su reformulación. Se hizo necesario imputar responsabilidades objetivas a quienes desempeñan actividades con alto índice de donosidad, como las recientes innovaciones tecnológicas y su responsabilidad civil.

El concepto de actividad riesgosa ha sido desarrollado por la doctrina extranjera más avanzada, y aceptado en los códigos mas recientes: Código Civil italiano de 1942, artículo 2050; Código Civil de Portugal de 1967, artículo 493, 2ª. Parte. En América Latina siguen esta moderna tendencia el Código Civil boliviano de 1975, artículo 998; Código Civil de Perú de 1984, artículo 1970; Código Civil paraguayo de 1987, artículo 1846.

Esta noción de “actividades riesgosas” es diferente a la de “riesgo de la cosa” que recoge el derecho positivo argentino por ejemplo (artículo 1113, 2º. Párrafo, Código Civil, “Una actividad puede ser riesgosa en sí misma o por las circunstancias en que se desarrolla, sin que sea menester que el daño resulte o derive de la intervención de cosas.” Literalmente, al no prevenir el daño del riesgo de la cosa, sino de la actividad riesgosa, el artículo 1113 del Código Civil no sería aplicable”, dado que el mencionado artículo alude exclusivamente al “riesgo o vicio de la cosa”. Con gran resultado se incorporo el concepto de actividades riesgosas “por su naturaleza o por circunstancias de su relación” (artículo 1113, 4º. Párrafo), con atribución objetiva del deber de reparar el daño.

Por su parte, nuestro derecho mexicano recibió la teoría del riesgo en el Código Civil de 1928 para el Distrito Federal en materia común y para toda la Republica en materia federal, codificación hoy dividida en federal y local aunque en cuanto a su contenido siga siendo exactamente similar, ya que en los códigos

anteriores se adoptaron, de acuerdo con la filosofía que los inspiraba, la teoría de la culpa como factor de atribución de la responsabilidad.

El código de 1928 según los autores no aluden a la existencia de un principio general en esta materia. En general, la doctrina mexicana diferencia como fuentes autónomas de obligaciones, a la llamada responsabilidad objetiva, por un lado, y por otra a los hechos ilícitos en sentido estricto.

Existe consenso en la doctrina mexicana en el sentido de que el artículo 1913 consagre una responsabilidad objetiva fundada en la teoría del riesgo creado.

Debe tenerse presente que la revisión del sistema de la responsabilidad civil no se significa dar vuelta a la cosas, ni destruir los cimientos para edificar de nuevo. Significa ampliar las fronteras de la responsabilidad civil mas allá de la culpa, sin excluirla, mas allá de la responsabilidad civil, sin desecharla.

En este contexto, les cabe a jueces y juristas una misión de innegable relevancia, más para llevarla a cabo adecuadamente, resulta necesario que en la nueva aproximación al sistema de la responsabilidad civil, se deje de lado todo apriorismo conceptual o dogmático, con el fin de resaltar el contenido efectivo de la tutela, con base en lo que resulta de las leyes sustanciales y procesales. Si es cierto que en todos los tiempos los juristas han tratado de adatar las reglas de la responsabilidad civil a las existencias de la vida social, y que este esfuerzo ha tenido el efecto de asignar a la responsabilidad civil un nuevo perfil, manteniéndola siempre dentro de los confines racionales, no lo es menos que la exigencia de una tarea de renovación y de revisión del sistema de la responsabilidad, adquiere una dimensión y un sentido especial en la época actual.

Es por todo lo anterior, que el presente trabajo surge como una incertidumbre precisamente de la interpretación que nuestros legisladores y jueces tienen respecto de la responsabilidad civil objetiva y que es posible una concepción más allá de esta, es decir, las actividades riesgosas que representan la utilización de instrumentos, maquinas, sustancias y aparatos peligrosos o que lleven consigo un riesgo, que por la actividad misma de su desempeño a naturaleza puedan ocasionar.

Reflejo de lo anterior, es el supuesto que se maneja en el presente trabajo que y que expondré a continuación en cuanto a la posibilidad de que pudiera proceder este tipo de responsabilidad objetiva sobre un contrato de mercancías por mar o conocimiento de embarque.

La aplicabilidad de la responsabilidad civil objetiva en el conocimiento de embarque marítimo es una realidad jurídica necesaria, mediante la cual se protege a los usuarios del servicio de transporte de mercancías por vía marítima frente a la situación privilegiada que guardan actualmente las empresas navieras y el riesgo que con lleva su actividad, es decir, en la actualidad tenemos que cualquier usuario del servicio de transportación ya sea como remitente, consignatario o destinatario se encuentra totalmente desprotegido cuando se llega a presentar una situación en la que se pierden o dañan las mercancías que fueron encomendadas para su transportación a un porteador marítimo.

En el medio de transportación de mercancías, existe un contrato de transporte marítimo de mercancías que se prueba con el “Conocimiento de Embarque”, mismo que contempla condiciones generales de transportación, así como límites de responsabilidad por los daños a la carga, condiciones que a su vez se encuentran supeditadas a disposiciones internacionales como lo son diversas convenciones de las que México es parte y que lamentablemente para los dueños de las mercancías

transportadas los dejan es una situación ciertamente desfavorable frente a las limitantes con las que hace frente el porteador ante estas situaciones.

Es así que, en la actualidad es una necesidad jurídica y de relevancia el salvar el conflicto entre usuarios del servicio y porteadores, para procurar así una equidad y fomentar así el uso de este medio de transporte y con ello el desarrollo de todos los agentes que intervienen en la transportación como son agentes aduanales y agentes marítimos, agentes navieros, armadores, empresas intermediarias, estibadores, consignatarios y operadores; ello con la finalidad de garantizar a los usuarios de este medio de transporte que en determinado momento y de ocurrir un daño en sus mercancías tendrán la seguridad de que serán indemnizados inclusive por el total del valor comercial en base a la teoría moderna del riesgo creado o responsabilidad objetiva extracontractual, por haber empleado instrumentos peligrosos por sí mismos, es claro que el fundamento de esa responsabilidad no puede ser un contrato sino la Ley. El artículo 1913 del Código Civil dispone que quien haga uso de instrumentos peligrosos por sí mismos, esta obligado a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. El acto dañoso no queda ya comprendido dentro de los límites del contrato, y cualquier convención relativa al mismo no deroga las disposiciones que la rigen.

LA ACCION

El problema relativo a la actualización de la acción de responsabilidad civil objetiva, fue definido por la ahora desaparecida Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la jurisprudencia que con el número 361 aparece publicada en las páginas trescientos tres y trescientos cuatro del Apéndice al Semanario

Judicial de la federación, compilación 1917 – 2000, Tomo IV, Materia Civil jurisprudencia, con el rubro y texto siguientes:

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. Cuando una de las partes contratantes incurre en una responsabilidad extracontractual, que es además objetiva, por haber empleado instrumentos peligrosos por si mismos, es claro que el fundamento de esa responsabilidad no puede ser un contrato sino la Ley. El artículo 1913 del Código Civil dispone que quien hace uso de instrumentos peligrosos por si mismos, esta obligado a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. En estos casos tampoco es necesario recurrir a la ilicitud del acto, al dolo o la culpa grave, para establecer que la persona que cause el daño con tales instrumentos debe repararlo independientemente de que este vinculado o no con la víctima en forma contractual. El acto dañoso no queda ya comprendido dentro de los limites del contrato y cualquier convención relativa al mismo no deroga las disposiciones que la rigen”

La diferencia entre la responsabilidad civil objetiva y responsabilidad contractual o subjetiva quedo definida por las misma Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en la tesis que aparece publicada en la página mil seiscientos noventa y cinco del Semanario Judicial de la Federación. Quinta Época. Tomo LXVIII, con el rubro y texto que a continuación se transcriben:

“RESPONSABILIDAD CIVIL CONTRACTUAL Y EXTRACONTRACTUAL, DIFERENCIA ENTRE AMBAS. Mientras en la responsabilidad contractual, el autor del daño y su víctima han creado por su voluntad (el contrato de transporte), la posibilidad del daño, en la extracontractual esta posibilidad no ha sido creada por los contratantes. Estos, en la primera, están vinculados con anterioridad al hecho productor de la responsabilidad y en la extracontractual el vínculo nace por

la realización de los hechos dañosos y en los precisos momentos en que esta realización tiene lugar. Además, en la responsabilidad contractual hay una obligación precisa de efectuar un hecho determinado, cuya falta de ejecución determina dicha responsabilidad, en tanto que en la extracontractual no existe obligación alguna determinada.”

Así tratándose de un contrato de transporte, la responsabilidad contractual atiende a la culpa y al incumplimiento del contrato por parte del transportador, mientras que en la responsabilidad objetiva, basta el uso de instrumentos peligrosos, para que deba repararse el daño causado y el obligado sólo puede librarse del pago de la indemnización si demuestra que el daño se produjo por negligencia inexcusable de la víctima.

El conocimiento de embarque no es lo que le da el carácter de contractual a la responsabilidad que se reclama, ya que únicamente tiene como alcance otorgar legitimación en la causa a la actora, pues le da el derecho a reclamar el pago del daño, pero ello en modo alguno es razón para aseverar que los daños que reclama, derivan de dicho contrato.

Los daños en las mercancías del porteador no se generaron con motivo del incumplimiento del contrato de transporte, por haber obrado el cargador en forma ilícita, pues se encuentra demostrado que los daños se ocasionaron por la utilización de un mecanismo peligroso en sí mismo, como lo es el buque en el cual se transporta la mercancía, luego entonces se reitera, los daños cuyo monto se reclaman, no son derivados de un incumplimiento de contrato por haberse llevado a cabo algún acto ilícito, sino del uso de un instrumento peligroso el cual coloca al demandado en la situación de un tercero extraño, de ahí que la fuente de la obligación que se reclama, sea la responsabilidad objetiva y no contractual.

Lo anterior es así, en virtud de que la acción se basa en una responsabilidad civil objetiva es diversa a la responsabilidad contractual, puesto que la primera esta prevista por el artículo 1913 del Código Civil Federal, vigente en la época de los hechos, el cual dice:

"Artículo 1913. Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por si mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, esta obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima"

Por otro lado se preguntaran, donde queda la responsabilidad contractual que argumenta las condiciones de transportación y su sujeción a las disposiciones de La Haya y La Haya Wisby, al respecto como se ha dicho la responsabilidad objetiva o extracontractual se basa en el solo hecho de usar un mecanismo peligroso como sucede en estos casos, al demostrar contundentemente la existencia de los daños y las causas que los originaron, es decir, el conocimiento de embarque en este tipo de acción no es lo que le da el carácter de contractual a la responsabilidad ya que únicamente tiene como alcance otorgar legitimación en la causa como actora.

Por otro lado, los daños en las mercancías del porteador que no se generan con motivo del incumplimiento del contrato de transporte, por haber obrado el cargador en forma ilícita pues se encuentra plenamente acreditado que aquellos se ocasionaron por la utilización de un mecanismo peligroso en si mismo, como lo es el buque o instrumentos que se utilizan para la labor y operación de este y del manejo de la carga, incluso, cuando este último fue usado precisamente para cumplir ese Convenio, de ahí que la fuente de la obligación que se reclame sea la responsabilidad objetiva y no la contractual.

Bajo esta misma tesitura, también es correcto señalar en cuanto al tiempo de prescripción prevista por el apartado 6º párrafo cuarto del artículo 3 del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE que a la letra dice:

6.º 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 contradictoriamente en el momento de la recepción.

En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas.

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.

En virtud de que de la lectura de dicha condición se deduce que la responsabilidad del porteador por pérdidas, desfalcos o averías derivan directamente de los términos previstos en el contrato de transporte y no como en el presente caso

ocurre, en que la parte actora ejerce la acción de responsabilidad civil objetiva, por lo que el término para que prescriba dicha acción es el de dos años que contempla el artículo 1934 del Código Civil Federal vigente en la época de los hechos el cual estipula que:

“Artículo 1934.- La acción para exigir la reparación de los daños causados en los términos del presente capítulo, prescribe en dos años contados a partir del día en que se haya causado el daño”.

De tal manera, que la prescripción contemplada en el apartado 6º párrafo cuarto del artículo 3 del CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE es improcedente, en virtud de que estamos en presencia de una responsabilidad civil objetiva, la cual prescribe, en términos del artículo 1934 de la Ley Sustantiva Civil, en el termino de dos años contados a partir de que se haya causado el daño.

Bajo este orden de ideas la Suprema Corte de justicia de la Nación, ha definido claramente la diferencia entre la responsabilidad civil objetiva y la responsabilidad contractual o subjetiva, de tal manera que mientras en la responsabilidad contractual, el autor del daño y su víctima han creado por su voluntad el contrato que celebraron.

Entrándose, de un contrato de transporte la responsabilidad contractual atiende a la culpa y al incumplimiento del contrato por parte del transportador, mientras que en la responsabilidad objetiva basta el uso de instrumentos peligrosos, para que deba repararse el daño causado.

Así pues, el conocimiento de embarque no es lo que le da el carácter de contractual a la responsabilidad que estudiamos ahora, ya que únicamente tiene como alcance otorgar legitimación en la causa a la actora o cargador, pues le dio el derecho a reclamar el daño por haber operado ese derecho a favor de este.

Por otro lado los daños a las mercancías del porteador no se generaron con motivo del incumplimiento del contrato de transporte, por haber obrado el porteador en forma ilícita, pues se encuentra plenamente acreditado que aquellos se ocasionaron por la utilización de un mecanismo peligroso en sí mismo, como el buque o cualquier instrumento contenido en el mismo y que se use para su operatividad, de ahí que la fuente de la obligación que se reclama sea la responsabilidad objetiva y no la contractual.

Así entonces, es correcto determinar que la acción de responsabilidad civil objetiva extracontractual es procedente frente al conocimiento de embarque, demostrando la existencia de los daños causados a las mercancías que se transportan en un buque, ya que si bien es cierto que las empresas transporte de mercancías por mar tienen disposiciones contenidas en el conocimiento de embarque y las Reglas de La Haya Wisby o cualquier otro Convenio Internacional para la responsabilidad por daños en la carga, tal reglamentación que contempla una situación derivada del contrato no tiene por que hacerse extensiva a la extracontractual objetiva o por riesgo credo, que nace por el solo hecho del empleo del mecanismo peligroso ninguna vinculación con la existencia o inexistencia de un contrato que pueda haberse celebrado entre porteador y viajero, por eso es que la tesis en cuestión distingue entre la responsabilidad derivada del uso de instrumento peligroso y la del simple incumplimiento del contrato.

Así, lo que interesa para establecer la responsabilidad objetiva extracontractual es considerar que el daño a las mercancías se produjo por un

mecanismo peligroso, pues el daño de los bienes que transporta un buque debe quedar acreditado con prueba fehaciente como lo es una inspección y confronta del daño entre el porteador y el cargador o la persona que tenga derecho sobre la mercancía.⁴⁷

Hay casos en que concurren dos tipos de responsabilidades, la derivada del simple incumplimiento del contrato y la proveniente del uso de instrumentos peligrosos, pueden ejercitarse a la vez dos acciones, sin embargo ante la presencia de un daño por instrumento peligroso no puede considerarse que existan dos tipos de acciones y que pueda optar el interesado entre cualquiera de ellas puesto que la base de la obligación del porteador no es el contrato si no la ley, por eso sólo existe la acción extracontractual.⁴⁸

Esto es, la responsabilidad civil objetiva, sobreviene al hacer uso de instrumentos, aparatos o substancias peligrosos que causen daño y obligan al propietario de ellos a responder del mismo, pero el numeral en cuestión debe entenderse en el sentido de que el daño causado es consecuencia de una relación directa entre la condición y el resultado dañoso, o sea, que no haya mediado algún otro suceso que divida esa vinculación.⁴⁹

ELEMENTOS

Del artículo 1913 transcrito con anterioridad, se advierte que para la procedencia de la acción intentada denominada responsabilidad objetiva, se requiere

⁴⁷ Amparo Directo Civil Número: 7/2002 Quejoso: Transportadora Hercel, S.A. de C.V. contra el Primer Tribunal Unitario en materias Civil y Administrativa del Primer Circuito. Ejecutoria de fecha 28 de febrero de 2002. Niega el amparo a la quejosa.

⁴⁸ Idem. 46.

⁴⁹ Amparo Directo Civil Número: Quejoso: Mexican Line Limited, Ltd y/o Línea Marítima Mexicana, S.A. de C.V. y/o TMM Lines LTD en contra del Primer Tribunal Unitario en materias Civil y Administrativa del Primer Circuito. Ejecutoria de fecha . Niega el amparo a la Quejosa.

acreditar los siguientes elementos y mismos que se explican en el capítulo primero de este trabajo y que son⁵⁰:

- El uso de un mecanismo o instrumento peligroso
- Que se cause un daño
- La existencia de una relación de causa y efecto entre el hecho y el daño, y
- Que no exista culpa inexcusable de la víctima

Es decir, debe probarse que el causante del daño utilizó un mecanismo que por la velocidad que desarrolla es considerado peligroso o por la naturaleza de este también, así mismo acreditar la existencia del daño o detrimento patrimonial, el tercero de los elementos de la acción de responsabilidad objetiva, consistente en que haya una relación causa y efecto entre el hecho y el daño, es decir probar que el daño fue como consecuencia de la utilización del instrumento peligroso dándose así dicha relación, y por último demostrar que no existió culpa o negligencia por parte de la víctima en este caso el cargador.

COMPETENCIA y JURISDICCION

En términos de la acción intentada y de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 104 fracción I y II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; artículo 53 fracción I de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, es competente para conocer de dicha acción los Tribunales Civiles de la Federación.

⁵⁰ Tesis de jurisprudencia número 352 sostenida por la Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Tomo IV, Apéndice de 1995, correspondiente a la Sexta época, página 237..

Art. 104.- Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

I.- De todas las controversias del orden civil o criminal que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o de los tratados internacionales celebrados por el Estado Mexicano. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses particulares, podrán conocer también de ellas, a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los Estados y del Distrito Federal. Las sentencias de primera instancia podrán ser apelables para ante el superior inmediato del juez que conozca del asunto en primer grado.

I-B.- De los recursos de revisión que se interpongan contra las resoluciones definitivas de los tribunales de lo contencioso-administrativo a que se refieren la fracción XXIX-H del artículo 73 y fracción IV, inciso e) del artículo 122 de esta Constitución, sólo en los casos que señalen las leyes. Las revisiones, de las cuales conocerán los Tribunales Colegiados de Circuito, se sujetarán a los trámites que la ley reglamentaria de los artículos 103 y 107 de esta Constitución fije para la revisión en amparo indirecto, y en contra de las resoluciones que en ellas dicten los Tribunales Colegiados de Circuito no procederá juicio o recurso alguno;

II.- De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo;

III.- De aquellas en que la Federación fuese parte;

IV.- De las controversias y de las acciones a que se refiere el artículo 105, mismas que serán del conocimiento exclusivo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación;

V.- De las que surjan entre un Estado y uno o más vecinos de otro, y

VI.- De los casos concernientes a miembros del Cuerpo Diplomático y Consular.

ARTÍCULO 53. Los jueces de distrito civiles federales conocerán:

I. De las controversias del orden civil que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRACONTRACTUAL EN EL
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

tratados internacionales celebrados por el Estado mexicano. Cuando dichas controversias sólo afecten intereses particulares podrán conocer de ellas, a elección del actor, los jueces y tribunales del orden común de los Estados y del Distrito Federal;

II. De los juicios que afecten bienes de propiedad nacional;

III. De los juicios que se susciten entre una entidad federativa y uno o más vecinos de otra, siempre que alguna de las partes contendientes esté bajo la jurisdicción del juez;

IV. De los asuntos civiles concernientes a miembros del cuerpo diplomático y consular;

V. De las diligencias de jurisdicción voluntaria que se promuevan en materia federal;

VI. De las controversias ordinarias en que la Federación fuere parte, y

VII. De los asuntos de la competencia de los juzgados de distrito en materia de procesos federales que no estén enumerados en los artículos 50, 52 y 55 de esta ley.

ARTÍCULO 3o.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas.

Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.

ARTÍCULO 5o.- A falta de disposición expresa en esta ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRACONTRACTUAL EN EL
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

I. Las leyes General de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;

II. Código de Comercio;

(REFORMADA, D.O. 26 DE MAYO DE 2000)

III. Ley Federal de Procedimiento Administrativo;

(REFORMADA, D.O. 26 DE MAYO DE 2000)

IV. Códigos Civil para el Distrito Federal, en materia Común, y para toda la República en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles, y

(ADICIONADA, D.O. 26 DE MAYO DE 2000)

V. Los usos y las costumbres marítimas internacionales.

En cuanto a la procedencia de esta acción de responsabilidad objetiva frente al conocimiento de embarque existe caso practico y del cual precisamente deriva la incertidumbre que despertó este tema para verter el trabajo que hoy se presenta y del cual en forma general se presento de la siguiente forma:

CONFLICTO DE LEYES Y JERARQUIA

La litis se integro en primer termino por la actora ASEGURADORA INTERACCIONES. SOCIEDAD ANONIMA, GRUPO FINANCIERO INTERACCIONES por conducto de su apoderado y mismo que hoy presenta este trabajo de tesis, demandando de la empresa MEXICAN LINE LIMITED a través de su agente TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA, SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE el pago de la cantidad de USD\$37,856.50 derivada según se adujo, por el pago realizado por la empresa aseguradora actora, a la beneficiaria AGUACATEROS DE MICHOACAN MEXICO SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE. como empresa subrogataria de derechos de

conformidad con el artículo 111 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro), en virtud de los daños causados a las mercancías amparadas en las facturas base de la acción, así como el pago de intereses moratorios argumentando básicamente que la mercancía consistente en Aguacate Hass, al momento de arribar a su destino en Europa, específicamente a la ciudad de Rungis en Francia, se encontraba dañada, esto por haber sido transportado el aguacate en circunstancias de temperaturas altas, siendo por tanto fallas atribuibles a los sistemas de refrigeración de la transportista demandada; acción basada en la teoría del riesgo o responsabilidad objetiva extracontractual; por su parte la demandada, baso su contestación a la demanda en el hecho de que las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque prescriben en doce meses; que la empresa Aguacateros de Michoacán, no mencionó en ningún momento el estado o condición de la mercancía; que los contenedores entregados a la empresa se encontraban en perfectas condiciones de uso y capacidad de enfriamiento; que cuando el embarque es la modalidad de puerta a puerta significa que las condiciones de llenado del contenedor corren por cuenta y riesgo del embarcador; que la mercancía tenía un grado elevado de maduración, que la cláusula diecinueve de los conocimientos de embarque establecía que “el transportista no será responsable por cualquier pérdida o daño a los bienes que surja por defectos, desarreglos, descomposturas o detención de la maquinaria de control de temperatura, planta de aislamiento o cualquier aparato del contenedor, siempre que el transportista, antes o al inicio del transporte ejercite la debida diligencia para mantener el contenedor refrigerado en un estado eficiente. Por tanto la litis de primera instancia, se constreñía específicamente a demostrar a quien le eran atribuibles los daños provocados a la mercancía asegurada y por tanto quien era responsable del importe de los mismos. Ahora bien, el Juez se pronuncio en el sentido de que una vez comprobados los elementos básicos de la acción, no eran obstáculo las mismas, pues la responsabilidad de la demandada se encontraba perfectamente delimitada en los artículos 102 de la Ley de Navegación, 2 y 3, ordinal segundo, del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en

Materia de Conocimiento de Embarque; por otro lado, respecto a que el grado de maduración de los aguacates era elevado antes del transporte, también lo desestimó, porque las pruebas aportadas evidenciaron que el daño que recibieron los aguacates, no se originó por la edad de estos, sino por la falta de una correcta refrigeración, imputable a la demandada; además que la prescripción no se actualizó en virtud de que las mercancías materia del siniestro arribaron a su destino los días dos, siete y quince de septiembre de mil novecientos noventa y nueve y la demanda correspondiente se presentó en tiempo, finalmente al considerar procedente la acción principal, los intereses moratorios constituyeron una pena accesoria que se actualizó con el sentido de la sentencia de todo lo anterior se desprende claramente que es infundado el argumento de la recurrente en el sentido de que la sentencia recurrida, era incongruente, porque como, el juez vio al resolver en definitiva lo hizo acorde con la litis planteada, pues dictó una resolución que sus consideraciones y puntos resolutive fueron conformes con los hechos sujetos a debate, mismos que se rigieron por la acción intentada en la demanda, así como las excepciones y defensas hechas valer es su contestación. Por lo que el sentido de la resolución fue confirmar la sentencia de primera instancia, resolución dictada en 28 de febrero de 2002 por el H Tribunal Unitario en Materia Civil y Administrativa del Primer Circuito en el Toca Civil 586/02.

La resolución en comentó es la que reviso la sentencia de primera instancia y misma que en su parte total señala que: “En ese orden de ideas, la parte actora Aseguradora Interacciones, Sociedad Anónima, Grupo Financiero Interacciones, demandando el pago de los daños sufridos en la mercancía transportada por la ahora demandada MEXICAN LINE LIMIED, como se advierte de la prestación en estudio.

Ahora bien, el artículo 102 de la Ley de Navegación, establece:

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

Por otro lado los artículos 2 y 3, ordinal segundo, del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, pactado en la ciudad de Bruselas el 25 de agosto de 1924, así como las diversas reglas de Wisby, aprobadas por el Gobierno mexicano, por decreto de veinticinco de agosto de 1994, señalan lo siguiente:

Artículo 2.- Bajo las reservas de las disposiciones del artículo 6, el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar, estará sometido, en cuenta a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que a continuación se mencionan.

Artículo 3.-

2º, El porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación y descarga de las mercancías transportadas y de la transcripción del primer artículo señalado se advierte que es responsable el que expidió el conocimiento de embarque de las mercancías desde el momento en que se colocan en su custodia hasta el momento de su entrega. También, de los numerales transcritos del tratado celebrado por México, se desprende que es obligación del porteador de mercancía por mar, conservar, estibar, transportar, cuidar y vigilar de dichas mercancías, debiendo proceder de manera apropiada y cuidadosa, a su carga, conservación y descarga de la mercancía transportada.

En las cláusulas se advierten en la parte posterior de los conocimientos de embarque, se observa que la diecinueve, referente a la calefacción, enfriamiento y ventilación especial, establece:

(1) El comerciante garantiza no ofrecer pagar por el transporte ningún producto que requiera control de temperatura sin dar previamente la notificación por escrito de su naturaleza y rango de temperatura particular que deberá mantenerse, y en el caso de una temperatura controlada, el contenedor relleno por o en nombre del comerciante, garantiza además que el contenedor se envió previamente, que los productos hayan sido llenados en el contenedor y que se ajustaron previamente sus controles termostáticos por parte del comerciante antes de recibir los productos por el transportista, si no se cumple con los requerimientos antes mencionados, el transportista no será responsable por ninguna pérdida o daño de los productos ocasionada por tal incumplimiento.

De la transcripción de la cláusula mencionada, se advierte que existía la obligación por parte del embarcador de notificar previamente por escrito la naturaleza y rango de temperatura particular que debía mantener.

Así de las pruebas aportadas por la parte actora, analizadas en su conjunto y a las que se les concedió valor probatorio pleno, ello por que las temperaturas que mantuvieron los contenedores mencionados fueron por arriba de la señalada, lo que permite a este Juzgado advertir que la parte demandada incumplió con su obligación de mantener a la temperatura adecuada en los contenedores en que viajaban las cajas de aguacate, como se estableció en los conocimientos de embarque, luego es responsable de los daños que ocasionaron a dicha mercancía. Por lo que procedió a condenar a Mexican Line Limited al pago de daños de conformidad con la

LA PROCEDENCIA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA EXTRACONTRACTUAL EN EL
CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

resolución de fecha 10 de Octubre de 2001 dictada por el C. Juez Sexto de Distrito en Materia Civil en el Distrito Federal bajo el número de expediente 143/2000-III

Lo que nos lleva a concluir, que efectivamente la acción de responsabilidad civil objetiva extracontractual es procedente.

CONCLUSIONES

Para concluir este trabajo, hay que advertir lo siguiente, si bien es cierto la Convención de La Haya y Haya Wysby son convenciones internacionales ratificadas por nuestro gobierno y actualmente vigentes, ciertamente lo es, que están por encima de las Leyes Federales, y en este caso jerárquicamente por encima del Código Civil Federal de conformidad con los últimos criterios adoptados por la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

A este respecto y acorde a lo planteado en este sencillo ensayo, se presenta la problemática de él porque el Gobierno Mexicano ratificó esas Convenciones, sobresaliendo así y sobre todas las demás cuestiones, la política y económica desde un punto de vista del desarrollo del mercado internacional marítimo mexicano. No importando que con ello, represente la desventaja de los capitales nacionales frente a los internacionales, la repercusión en el desarrollo como tal de las empresas mexicanas, sino únicamente el progreso de las empresas navieras que llegaron con sus capitales a nuestro país y el desarrollo de éstas.

Esas convenciones son además contradictorias con el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacidas de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976, ya que aquellas establecen una serie de excepciones a favor del portador o transportista, en tanto que éste nos habla de más responsabilidades incluyendo la extracontractual.

También es de resaltar el hecho, de que en la actualidad las empresas navieras y desgraciadamente por costumbre, estipulan sus condiciones contractuales contenidas en sus conocimientos de embarque de forma contraria al cuerpo legal de los convenios ya citados con antelación y mismos por los cuales se hacen también regir, existiendo totalmente contraposiciones aberrantes y por demás irrisorias, como lo es

que se estipulen limitaciones por debajo de las legalmente reclamables así como excluyentes de responsabilidad no contenidas en los convenios.

Desgraciadamente nuestro país y esto es una realidad, sufre un atraso de décadas en cuanto a sus leyes en materia marítima en comparación con otros países, donde se han tenido que reformular respecto al derecho en esta rama, con ello logrando casi alcanzar los cambios sociales, económicos, políticos y sobre todo tecnológicos en un casi perfecto acorde con su Derecho Marítimo, lo que nos hace necesario que en este país prontamente se legisle en esta materia, para con ello alcanzar un equilibrio entre el mercado nacional y los capitales extranjeros.

Hay que concientizarnos que desafortunadamente si el gobierno vive en un atraso en materia marítima, también y como resultado de ello, el poder judicial se ha quedado muy atrasado en este campo, existiendo el total desconocimiento por parte de los Juzgadores en esta materia, por lo que hace surgir la necesidad de crear órganos juzgadores especializados en Derecho Marítimo, para que con ello exista un equilibrio entre el nuevo derecho que se cree y la aplicabilidad de éste.

Una conclusión más, es el hecho que internacionalmente existen organismos especializados en materia marítima, mismos que van marcando la pauta a seguir por los demás estados, organismos que han contemplado la teoría del riesgo o conocida como responsabilidad objetiva para cuestiones del mar, no limitándose únicamente a la responsabilidad civil como tal, sino mas allá de la noción del riesgo de la cosa y sobresaliendo la percepción de las actividades riesgosas; acuerdos, convenios o tratados que constituyen todo un precedente en cuanto a la concepción de las responsabilidades y sobre todo y en particular de la objetiva, y que son los siguientes:

- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS EN RELACION CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SUBSTANCIAS NOCIVAS Y POTENCIALMENTE PELIGROSAS, 1996 (CONVENIO SNP).
- CONVENIO DE BASILEA SOBRE EL CONTROL DE LOS MOVIMIENTOS TRANSFRONTERIZOS DE LOS DERECHOS PELIGROSOS Y SU ELIMINACIÓN. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION DEL 9 DE AGOSTO DE 1991.
- CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DEL 9 DE AGOSTO DE 1982.
- CONVENIO SOBRE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION DEL 9 DE AGOSTO DE 1994.
- DECRETO DE PROMULGACIÓN DEL PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA CONSTITUCIÓN DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1971, EL DÍA VEINTISIETE DEL MES DE NOVIEMBRE DEL AÑO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS, SE ADOPTO EN LA CIUDAD DE LONDRES. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION DEL 6 DE FEBRERO DE 1995.
- DECRETO DE PROMULGACIÓN DEL PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL NACIDA DE DAÑOS DEBIDOS A CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS 1969, EL DÍA VEINTISIETE DEL MES DE NOVIEMBRE DEL AÑO DE MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS, SE ADOPTO EN LA CIUDAD DE LONDRES. DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION DEL 6 DE FEBRERO DE 1995.

Ello nos lleva a proponer el cambio en materia de transporte de mercancías por mar, ya que al existir precedentes como tales y visto que en países como Argentina y otros de Latinoamérica, no olvidando los europeos, ya se ha legislado en esta materia, debemos de pugnar porque México sea parte de este cambio y es por ello que estamos proponiendo con el presente y sencillo trabajo, que mientras se logra este cambio y aprovechando la legislaciones hoy vigentes se pueda de alguna forma lograr un equilibrio entre el propietario de mercancías y la línea naviera transportista, a través de la procedencia de la responsabilidad objetiva frente a un conocimiento de embarque.

En otras palabras, la responsabilidad contractual guarda relación con los términos y alcances pactados en el contrato de mercancías, los cuales se refieren al transporte y entrega de estas y que de no realizarse esto genera la responsabilidad para el porteador o transportista.

En consecuencia, si bien es cierto que existe tanto la responsabilidad contractual, también lo es que existe la extracontractual u objetiva, responsabilidades que son distintas, ya que lo pactado en el conocimiento de embarque, no produce el efecto de excluir la acción de responsabilidad objetiva extracontractual, por provenir de la propia ley y no de la acción derivada del conocimiento de embarque, sin embargo, ambas pueden coexistir, debido a que la responsabilidad objetiva extracontractual, no surge del incumplimiento del contrato, sino, se itera, de la naturaleza del daño o de la actividad riesgosa de las empresas de transporte por mar, lo que coloca al porteador en la situación de tercero extraño, como en tal sentido se pronunció en jurisprudencia firme, la entonces Tercera Sala de más alto Tribunal del país, publicada en la página doscientos noventa y cuatro, tomo XXX cuarta parte, sexta época del Semanario Judicial de la Federación, que al rubro dice: “RESPONSABILIDAD OBJETIVA, ACCIÓN DE SU COEXISTENCIA CON UNA ACCION CONTRACTUAL”.

De igual forma, resulta aplicable el criterio de la también Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, visible en la página treinta y siete, tomo 71, cuarta parte, séptima época, de la misma compilación, que al rubro señala: “RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y CONTRACTUAL EN EL TRANSPORTE AEREO”, en donde contempla el hecho de que puede existir la responsabilidad objetiva independientemente de la contractual, e inclusive subsistir o coexistir, sin contraponerse, dándonos un precedente también, ya que la guía aérea del contrato de transporte de mercancías por aire, es de la misma naturaleza que el que hoy nos ocupa.

Por lo anterior, es claro que el cargador si esta legitimado activamente por el conocimiento de embarque y por lo mismo resulta irrelevante que entre el cargador y porteador exista una relación contractual ya que bajo este supuesto de la acción que se plantea, la pretensión es por la responsabilidad objetiva extracontractual que proviene de la Ley y no de la diversa responsabilidad contractual, en la que se atiende a la culpa y al incumplimiento del contrato.

Advirtiendo desde luego, que dicha acción objetiva solo puede darse cuando se reúnan los elementos que íntegramente la componen y que fueron objeto de estudio en el presente trabajo, por lo que sin duda no puedo generalizar el hecho de que en todos y cada uno de los siniestros ocasionados por la actividad de las líneas navieras o por cualquiera de sus dependientes a los efectos o mercancías transportadas, sea procedente.

BIBLIOGRAFIA.

BEJARANO SÁNCHEZ Manuel, *Obligaciones civiles*, 4ª Edición. México, Editorial Oxford University Press-Harla, 1998.

BESALU PARKINSÓN, Aurora. *Estudio hacia un concepto moderno de responsabilidad civil*, Publicado en el Boletín Mexicano de Derecho Comparado, junio 2003.

BORJA SORIANO Manuel, *Teoría General De Las Obligaciones*, 16ª Edición. México, Editorial Porrúa, 1998, 732 páginas.

BURGOA ORIHUELA Ignacio, *Las Garantías Individuales*, 24ª Edición. México, Editorial Porrúa 1992, 788 Páginas.

CERVANTES AHUMADA Raúl, *Derecho Marítimo*, 8ª Edición, México. Editorial Herrero, 1997, 1006 Páginas.

CERVANTES AHUMADA Raúl, *Derecho Mercantil Primer Curso*, México, Editorial Herrero, 1998, 706 Páginas.

DÍAZ BRAVO Arturo, *Contratos Mercantiles*, México, Editorial Harla, 1997.

Diccionario Jurídico Mexicano, 12ª Edición. Editorial, México, Porrúa-Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1998.

DIEZ-PICAZO LUIS Y GULLON Antonio, *Sistema de Derecho Civil*, 6ª Edición. Madrid. Editorial Técnos, 1994, Vol. II.

GALINDO GARFIAS Ignacio, *Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y para toda la República en Materia Federal*, 5ª Edición. México. Editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM – Porrúa, 1999.

GARCIA MAYNEZ Eduardo, *Introducción al estudio del derecho*, México. Editorial Porrúa, 1999, 444 Páginas.

GHERSI CARLOS Antonio, *Teoría general de los daños*, Buenos Aires, Editorial Astrea, 1997, 244 Páginas.

GOMEZ ROBLEDO Verduzco, *El nuevo derecho del mar*, México, Editorial Porrúa, 1997, 324 Páginas.

GUTIERREZ Y GONZALEZ Ernesto. *Personales teorías y del deber jurídico en materia de la responsabilidad civil*, México, Editorial Porrúa, 1997.

GUTIERREZ Y GONZALEZ Ernesto, *Derechos de las obligaciones*, 12ª Edición. México. Editorial Porrúa, 1998.

LOPEZ CABAÑA Roberto M, *Responsabilidad civil objetiva*, Buenos Aires, Editorial Perrot, 1995.

MARTINEZ ALFARO Joaquín, *Teoría de las obligaciones*, 4ª Edición. México. Editorial México, 1997.

ORTIZ AHLF Loretta, *Derecho internacional público*. 2ª Edición. México. Editorial Harla, 1997, 530 Páginas,

PINA Rafael De, *Derecho civil mexicano*, 8ª Edición. México. Editorial Porrúa, 1993, Vol. III.

RABASA EMILIO O. ET AL. *Constitución Política Comentada*, México, Porrúa, 1999.

REAL ACADEMIA DE LA LENGUA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua española*, Madrid, Editorial Espasa Calpe, 1992.

ROJINA VILLEGAS Rafael, *Derecho civil mexicano*, 7ª Edición. México, Editorial Porrúa, 1998. T. V. Vol. II.

SALGADO Y SALGADO José E. *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*, Instituto de Investigaciones Jurídicas Universidad Nacional Autónoma de México, 1994, Serie H. Estudios de Derecho Internacional Público, 212 Páginas

SALGADO Y SALGADO José E., *Derecho marítimo*, 1ª Edición. México. Editorial Mc Graw Hill, Colección Panorama del Derecho, 38 Páginas.

SALGADO Y SALGADO José E. Et Al, "*Legislación Y Jurisprudencia Recientes En El Derecho Marítimo Mexicano, Con Un Breve Análisis Histórico (1521-1993)*", Anuario de Derecho Marítimo, 1994, México.

SALGADO Y SALGADO José E. *La interpretación, publicación e implementación de los Tratados. México*, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, No. 89-90, Nov. – Dic. 1995.

SANCHEZ MEDAL Ramón, *De los contratos civiles*. 11ª Edición. México, Editorial Porrúa, 1991, 616 Páginas.

SEARA VAZQUEZ Modesto, *Derecho internacional publico*. 13ª Edición. México. Editorial Porrúa, 1991, 733 Páginas.

TENA RAMÍREZ Felipe, *Derecho constitucional mexicano*, 31ª Edición. México. Editorial Porrúa, 1997, 653 Páginas.

VEAS Ricardo de, *De la responsabilidad extracontractual*, Buenos Aires (Consulta Por Internet, 1999, Primer Tomo).

VILLORO TORANZO Miguel, *Introducción al estudio del derecho*, 9ª Edición. México. Editorial Porrúa, 1990, 606 Páginas

ZABIRI DE SALINAS Mercedes, *La responsabilidad civil del transportista en el contrato de pasaje marítimo*. Barcelona. Editorial J.M. Bosch, 398 Páginas

LEGISLACION

- CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, FIRMADO EN HAMBURGO EL 31 DE MARZO DE 1968.
- CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE FIRMADO EN BRUSELAS EN 1924 Y SUS PROTOCOLOS FIRMADOS EL 1968 Y 1969, PUBLICÁNDOSE SU ÚLTIMA MODIFICACIÓN EN EL DIRARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 25 DE AGOSTO DE 1994.
- CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL FIRMADA EN VARSOVIA EN 1929 Y UN PROTOCOLO ADICIONAL PUBLICÁNDOSE LA ÚLTIMA MODIFICACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION EL 14 DE AGOSTO DE 1934.
- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS FIRMADO EN BRUSELAS EN 1969 PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL MARTES 9 DE AGOSTO DE 1994 Y SIENDO SU ÚLTIMA MODIFICACIÓN EL 6 DE FEBRERO DE 1995.
- CÓDIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. EDITORIAL PORRUA, MÉXICO, 2002, PÁGINAS 866.
- CODIGO CIVIL, EDITORIAL PORRUA, MÉXICO, 2002.
- CODIGO CIVIL Y SU INTERPRETACIÓN POR EL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN, EDITADO POR EL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN, SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, MÉXICO, TERCERA VERSIÓN 2002.
- CODIGO CIVIL FEDERAL, EDITORIAL PORRUA, MÉXICO, 2003.
- CODIGO DE PROCEDIMIENTOS CIVILES PARA EL DISTRITO FEDERAL, EDITORIAL PORRUA, MÉXICO, 2003.
- CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS CIVILES, EDITORIAL PORRUA, MÉXICO 2003.
- COMPILA TRATADOS, EDITADO POR LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, DIRECCIÓN GENERAL DE DOCUMENTACIÓN Y ANÁLISIS.
- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, MÉXICO, 2003, EDITORIAL PORRUA, S. A. DE C. V.
- LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN Y DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. EDITORIAL PORRUA, MEX. 2003.

APENDICE "A"

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

ULTIMA MODIFICACION DIARIO OFICIAL: 25 DE AGOSTO DE 1994.

TEXTO VIGENTE

Convenio publicado en el Diario Oficial de la Federación el jueves 25 de agosto de 1994.

DECRETO de promulgación del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El día veinticinco del mes de agosto del año de mil novecientos veinticuatro, se firmó en la ciudad de Bruselas, Bélgica, el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, modificado por los Protocolos, adoptados en la ciudad de Bruselas, los días veintitrés del mes de febrero del año de mil novecientos sesenta y ocho y veintiuno del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y nueve, respectivamente, según textos y forma en español que constan en la copia certificada adjunta.

El citado Convenio y sus Protocolos fueron aprobados por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día dieciocho del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y tres, según

Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día diecisiete del mes de enero del año de mil novecientos noventa y cuatro.

El instrumento de adhesión, firmado por mí, el día veinticinco del mes de marzo del año de mil novecientos noventa y cuatro, fue depositado ante el Ministerio de Asuntos Extranjeros, de Comercio Exterior y de la Cooperación para el Desarrollo de Bélgica, el día veinte del mes de mayo del propio año.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los diecinueve días del mes de agosto de mil novecientos noventa y cuatro.- Carlos Salinas de Gortari.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Manuel Tello.- Rúbrica.

EL EMBAJADOR ANTONIO DE ICAZA, SUBSECRETARIO "B" DE RELACIONES EXTERIORES, CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra traducción al idioma español del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, firmado en Bruselas, el día veinticinco del mes de agosto del año de mil novecientos veinticuatro y de sus Protocolos, adoptados en Bruselas, los días veintitrés del mes de febrero del año de mil novecientos sesenta y ocho y veintiuno del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y nueve, respectivamente, cuyos textos y forma en español son los siguientes:

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

Bruselas, 25 de agosto de 1924

Artículo 1

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

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

b) <<Contrato de transporte>> se aplica únicamente 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 del porteador y del tenedor del conocimiento.

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

d) <<Buque>> significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.

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

Artículo 2

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

Artículo 3

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

3.º 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) Del número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos tal como los haya consignado por escrito el cargador.

c) El estado y la condición aparentes de las mercancías.

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

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

5.º 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.º 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 contradictoriamente en el momento de la recepción.

En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas.

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

7.º Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen el cargador, el porteador, el capitán o el agente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga <<Embarcado>>, con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que 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 3, párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla <<Embarcado>>.

8.º Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones 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. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante exonerarán al porteador de su responsabilidad.

Artículo 4

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

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.

e) De hechos de guerra.

f) Del hecho de enemigos públicos.

g) De detención o embargo de Soberanos, Autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.

h) 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 lock-outs, 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 cualquiera 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.

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

4.º 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.º 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 cantidad mayor de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento.

Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituirá una presunción, salvo prueba en contrario; pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima

diferente de la inscrita en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a la cifra anteriormente indicada.

Ni el porteador ni el buque serán, en caso alguno, responsables por la pérdida o daños causados a las mercancías o que les conciernan si en el conocimiento el cargador ha hecho, a sabiendas, una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6.º Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habría consentido el porteador, el capitán o el agente del porteador, si conociesen su naturaleza o carácter, podrán, en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas 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.

Artículo 5

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

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque

sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio. Ninguna disposición de esta reglas se considerará como impedimento para la inserción de un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.

Artículo 6

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

Los Convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales.

No obstante, se conviene en que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes, sino solamente a otros cargamentos, en los cuales el carácter y la condición de las cosas que hayan de transportarse y las circunstancias, término y condiciones en que el transporte deba hacerse son de tal

naturaleza que justifican un Convenio especial.

Artículo 7

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un conocimiento estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o 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.

Artículo 8

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

Artículo 9

Las unidades monetarias de que se trata en el presente Convenio se entienden en valor oro.

Los Estados contratantes en los cuales la libra esterlina no se usa como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas de su sistema monetario las cantidades indicadas en libras esterlinas en el presente Convenio.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar en moneda nacional, según el curso del cambio, el día de la llegada del buque al puerto de descarga de la mercancías de que se trata.

Artículo 10

Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento formalizado en uno de los Estados contratantes.

Artículo 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 del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

Artículo 12

Los Estados no signatarios podrán adherirse al presente Convenio, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se

depositará en los archivos del citado Gobierno.

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

Artículo 13

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

Artículo 14

El presente Convenio producirá efecto respecto de los Estados que participen en el primer depósito de ratificaciones un año después de la fecha del acta de dicho depósito. En cuanto a los Estados que 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.

Artículo 15

Cuanto uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, la denuncia se notificará por escrito al Gobierno belga, el que remitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la recibió.

La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno belga.

Artículo 16

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

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

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

(Siguen las firmas de los plenipotenciarios.)

PROTOCOLO DE LA FIRMA

Al proceder a la firma del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, los plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen insertas en el texto mismo del Convenio, al cual se refiere.

Las Altas Partes contratantes podrán dar efecto a este Convenio, ya dándole fuerza de Ley, ya introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por el

Convenio, en una forma apropiada a esta legislación.

Dichas Partes se reservan expresamente el derecho:

1.º De precisar que en los casos previstos por el artículo 4, párrafo segundo, de c) a p), el portador del conocimiento puede establecer la falta personal del porteador o las faltas de sus encargados no incluidas en el párrafo a).

2.º De aplicar, en lo que se refiere al cabotaje nacional, el artículo 6 a toda clase de mercancías, sin tener en cuenta la restricción consignada en el último párrafo de dicho artículo.

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

N. DE E. A CONTINUACION SE TRANSCRIBEN LAS MODIFICACIONES AL PRESENTE CONVENIO PUBLICADAS EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION.

D. O. 25 DE AGOSTO DE 1994.

PROTOCOLO MODIFICATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE 25 DE AGOSTO DE 1924 PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (REGLAS DE WISBY)

Bruselas, 23 de febrero de 1968

Las Partes Contratantes,

Considerado que conviene modificar el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 23 de agosto de 1924,

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1

1. En el artículo 3, párrafo 4 se añade el texto siguiente:

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

2. En el artículo 3, párrafo 6, el cuarto apartado queda sustituido por el texto siguiente:

<<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 (sic) haber sido entregadas. No obstante, este plazo podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad el hecho que haya dado lugar a la acción.>>

3. En el artículo 3, después del párrafo 8, se añade el siguiente párrafo 6 bis:

<<Las acciones de indemnización contra terceros podrá (sic) ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación.>>

Artículo 2

El artículo 4, párrafo 5, queda sustituido por el texto siguiente:

<<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 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, 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 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.

>>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.

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

Artículo 6

Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el Protocolo será (sic) considerados e interpretados como un solo y un mismo instrumento.

Las Partes en el presente Protocolo no estarán obligadas a aplicar las disposiciones del presente Protocolo a los conocimientos formalizados en un Estado aparte en el Convenio pero no en el presente Protocolo.

Artículo 7

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

Artículo 8

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

Artículo 9

1. Cada Parte Contratante podrá, en el momento en que firme el presente Protocolo o se adhiera a él, declarar que no se considera obligada por su artículo 8.

Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por este artículo para con cualquier Parte Contratante que hay (sic) formulado tal reserva.

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

Artículo 10

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

Artículo 11

1. El presente Protocolo será ratificado.

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

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

Artículo 12

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

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

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

Artículo 13

>>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, podrá fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el apartado a) de este párrafo siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho apartado.

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

Artículo 3

Entre los artículos 4 y 5 del Convenio se añade el siguiente artículo 4 bis:

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

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

>>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.>>

Artículo 4

El artículo 9 del Convenio queda sustituido por el texto siguiente:

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

Artículo 5

El artículo 10 del Convenio queda sustituido por el texto siguiente:

<<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.

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 instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 14

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Protocolo mediante notificación dirigida al gobierno belga.

2. Esta denuncia implicará la denuncia del Convenio.

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

Artículo 15

1. Todo Estado Contratante podrá, en el momento de la firma, ratificación o adhesión o en todo momento ulterior, notificar por escrito al gobierno belga a 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.

Artículo 16

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

Artículo 17

El gobierno belga notificará a los Estados representados en el 12 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:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas conforme a los artículos 10, 11 y 12.

2. La fecha en la que el presente Protocolo entrará en vigor conforme al artículo 13.

3. Las notificaciones sobre aplicación territorial hechas conforme al artículo 13.

4. Las denuncias recibidas conforme al artículo 14.

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

Hecho en Bruselas el 23 de febrero de 1968, en idiomas francés e inglés haciendo igualmente fe ambos textos, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del gobierno belga, el cual entregará copias certificadas conformes.>>

Finalmente, conviene tener presente que tanto el Convenio de Bruselas de 1924, como su Protocolo de 1968, quedarán sustituidos, en un próximo futuro, tan pronto como entre en vigor el Convenio sobre Transporte Marítimo de Mercancías aprobado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978. El texto puede verse en Naciones Unidas A/CONF.89/13,30 de marzo de 1978.

D.O. 25 DE AGOSTO DE 1994.

PROTOCOLO QUE MODIFICA LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DEL 25 DE AGOSTO DE 1924, COMO SE ENMENDO POR EL PROTOCOLO DEL 23 DE FEBRERO DE 1968

(Bruselas, 21 de diciembre de 1979)

Las Partes contratantes en el presente Protocolo, siendo Partes de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento hecha en Bruselas el 25 de agosto de 1924, tal como fue enmendada por el Protocolo que modifica esta Convención hecho el 23 de febrero de 1968,

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO I

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

ARTICULO II

La letra (a) del párrafo 5 del Artículo 4 de la Convención es reemplazado por el texto siguiente:

"a) Salvo que la naturaleza y valor de las mercancías hayan sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador, ni el buque serán, en ningún caso, responsables de la pérdida o daño de las mercancías o con ellas relacionadas por una suma superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado".

La letra (d) del párrafo 5 del Artículo 4 de la Convención se sustituye por el párrafo siguiente:

"d) La unidad de cuenta mencionada en este Artículo es el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La suma mencionada en la letra (a) de este apartado se convertirá en moneda nacional según el valor de dicha moneda en la fecha que sea determinada por la ley del lugar del tribunal competente. El valor en Derechos Especiales de Giro en moneda nacional de un Estado miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará según método de valoración del Fondo Monetario Internacional, para sus propias operaciones y transacciones, en la fecha de que se trate.

No obstante, cuando el Estado no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y su legislación no permita aplicar las disposiciones anteriormente previstas, puede, en el momento de la ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 o incluso posteriormente, declarar que los límites de responsabilidad previstos en esta Convención y aplicables

en su territorio, se calcularán de la forma siguiente: (i) 10.000 unidades monetarias para las sumas de 666,67 monedas de cuenta mencionada en la letra (a) del párrafo 5 del presente Artículo; (ii) 30 unidades monetarias, para la suma de las dos unidades de cuenta mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 del presente Artículo. La unidad monetaria referida anteriormente corresponde a 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades anteriormente citadas se realizará según la legislación del Estado en cuestión. El cálculo y la conversión mencionados se realizarán de forma que expresen, en la medida de lo posible, la moneda nacional del Estado al mismo valor real para las cantidades mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 de este Artículo que el expresado en unidades de cuenta. Los Estados comunicarán, según los casos, en el momento del depósito del instrumento de ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 y cada vez que se cambie el sistema de cálculo o el valor de la moneda nacional con relación a la unidad de cuenta o a la unidad monetaria."

ARTICULO III

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

ARTICULO IV

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

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

ARTICULO V

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

ARTICULO VI

(1) El presente Protocolo será objeto de ratificación.

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

(3) Los instrumentos de ratificación serán depositados con el Gobierno belga.

ARTICULO VII

(1) Los Estados no comprendidos en el Artículo V podrán adherirse al Protocolo.

(2) La adhesión al presente Protocolo produce el efecto de la adhesión a la Convención.

(3) El Gobierno belga será depositario de los instrumentos de adhesión.

ARTICULO VIII

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

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

ARTICULO IX

(1) Las Partes contratantes podrán denunciar el presente Protocolo mediante notificación al Gobierno belga.

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

ARTICULO X

(1) Cualquier Estado podrá, en el momento de la firma, de la ratificación, de la adhesión o posteriormente, notificar por escrito al Gobierno belga los territorios, entre los que ostenta la representación diplomática, a los que se aplica el presente Protocolo. El Protocolo será aplicable en esos territorios a los tres meses de la recepción de la notificación al Gobierno belga, pero no antes de la entrada en vigor del presente Protocolo con relación a dicho Estado.

(2) Esta extensión se aplicará igualmente a la Convención cuando no sea aplicable en dichos territorios.

(3) Las Partes contratantes que han suscrito una declaración conforme al párrafo (1) de este Artículo pueden, en cualquier momento, notificar al Gobierno belga que el Protocolo deja de aplicarse en dichos territorios. Esta denuncia produce efectos a partir del año de la recepción de la notificación por el Gobierno belga.

ARTICULO XI

El Gobierno belga notificará a los Estados signatarios o adherentes:

(1) Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas en aplicación de los Artículos V, VI y VII.

(2) La fecha de entrada en vigor del Protocolo en aplicación del Artículo VIII.

(3) Las notificaciones respecto de la aplicación territorial de conformidad con el Artículo X.

(4) Las declaraciones y comunicaciones realizadas conforme al Artículo II.

(5) Las declaraciones conforme al Artículo IV.

(6) Las denuncias recibidas en aplicación del Artículo IX.

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

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

La presente es copia fiel y completa de la traducción al idioma español del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, firmado en Bruselas, el día veinticinco del mes de agosto del año de mil novecientos veinticuatro y de sus Protocolos, adoptados en Bruselas, los días veintitrés del mes de febrero del año de mil novecientos sesenta y ocho y veintiuno del mes de diciembre del año de mil novecientos setenta y nueve, respectivamente.

Extiendo la presente, en veinticuatro páginas útiles, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los once días del mes de julio del año de mil novecientos noventa y cuatro, a fin de incorporarla al Decreto de Promulgación correspondiente.- Conste.- Rúbrica.