



Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo
(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)

<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

TEMA: EL CARGADOR MARÍTIMO

RESUMEN: Se hace un breve análisis de la figura del cargador marítimo dentro del contrato comercial de transporte marítimo. Para ello, recurrimos a la doctrina y normativa que actualmente se encuentra vigente en nuestro país. Asimismo se muestra la forma en que se maneja dicha figura en los cuerpos normativos de diferentes países de Latinoamérica así como España con el fin de lograr una mayor y mejor comprensión del tema.

SUMARIO:

1. DOCTRINA

a. Sujetos del contrato de transporte marítimo

i. El porteador o transportista

ii. El cargador

iii. El consignatario

b. Obligaciones y derechos del cargador

2. NORMATIVA

a. Código de Comercio

b. Tratados Internacionales

i. Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento

ii. Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento

iii. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercaderías



3. LA FIGURA DEL CARGADOR MARÍTIMO EN EL DERECHO COMPARADO

a. España

- i. Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque

b. Chile

- ii. Código de Comercio

c. Venezuela

- i. Ley de Comercio Marítimo

d. México

- ii. Ley de Navegación



DESARROLLO:

1. DOCTRINA

a. Sujetos del contrato de transporte marítimo

i. El porteador o transportista

"... este es el sujeto que tiene a su cargo la obligación de realizar el transporte de las mercancías."¹

"El porteador es el principal elemento del Contrato de Transporte; es el sujeto encargado de realizarlo, sea, el que asume la obligación y las responsabilidades. Es indiferente que sea él personalmente quien realice el transporte, ya que pueden ser sus dependientes quienes lo lleven a cabo; no obstante, las responsabilidades y obligaciones, si son asumidas por él en forma única, lo que significa que sobre él repercuten económica y jurídicamente los riesgos de cumplimiento de las obligaciones de transportar."²

ii. El cargador

"El cargador o remitente (shipper) es quien entrega los bienes al porteador para que este los embarque y los lleve a su destino final.

'Por 'Cargador' se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el Contrato de Transporte Marítimo.'"³

iii. El consignatario

"... esta es la persona a la cual han de entregarse las mercancías transportadas. Puede ser que el consignatario sea la misma persona que el cargador. En todo caso la mercancía transportada ha de entregarse a aquella persona que sea porteadora del respectivo documento que así lo establezca, o a quien se consigna en este."⁴

b. Obligaciones y derechos del cargador

"El cargador tiene entre sus obligaciones:

- a) entregar la mercancía en el lugar y tiempo estipulados,
- b) pagar el flete convenido y su aumento proporcional cuando así deba hacerse,
- c) sufrir las pérdidas y daños de mercadería cuando su pago no corresponda al porteador,



- d) indemnizar al porteador los gastos no previstos que sobrevengan en beneficio de la mercancía,
- e) remitir al consignatario el documento respectivo a la mayor brevedad posible.

Entre sus derechos están:

- a) exigir el transporte de la carga,
- b) la contraorden, entendida como la posibilidad de suspender el transporte y la devolución de la carga, caso en el cual deberá cubrir los gastos que le correspondan, al pago de las correspondientes indemnizaciones por daños y pérdidas de la carga.”⁵

2. NORMATIVA

a. Código de Comercio⁶

ARTÍCULO 323.- Por el contrato de transporte el porteador se obliga a transportar personas, cosas o noticias de un lugar a otro a cambio de un precio. El transporte puede ser realizado por empresas públicas o privadas. Son empresas públicas las que anuncian y abren al público establecimiento de esa índole, comprometiéndose a transportar por precios, condiciones y períodos determinados, siempre que se requieran sus servicios de acuerdo con las bases de sus prospectos, itinerarios y tarifas. Son empresas privadas las que prestan esos servicios en forma discrecional, bajo condiciones y por ajustes convencionales.

ARTÍCULO 324.- El porteador podrá efectuar el transporte por sí mismo, por medio de sus agentes o empleados o por persona o compañía diferente. En este último caso el porteador original y la empresa que efectúe el transporte serán solidariamente obligados para con el remitente por las consecuencias que pudieren originarse por falta de cumplimiento del contrato de transporte.

ARTÍCULO 325.- El contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador antes o después de comenzar el viaje; en el primer caso, pagará al porteador la mitad del precio convenido; y en el segundo la totalidad.

(Así reformado por la Ley No. 5217 del 22 de junio de 1973)

ARTÍCULO 326.- Contratado un vehículo con el exclusivo objeto de recibir mercadería en un lugar determinado para conducirla a otro, el porteador tendrá derecho al porte completo si no realiza el traslado, siempre que justifique que no le fueron entregadas las mercaderías por el cargador o sus agentes y que no consiguió otra



carga de retorno para el lugar de su procedencia. Si ha conducido carga en el viaje de regreso, el porteador sólo podrá cobrar al cargador primitivo la cantidad que falte para cubrir el porte estipulado con él.

ARTÍCULO 327.- El caso fortuito o de fuerza mayor ocurrido antes de emprender el viaje, y que impida la realización de éste, dará lugar a la resolución del contrato sin responsabilidad para ninguna de las partes.

ARTÍCULO 328.- Mientras no termine el viaje el cargador podrá exigir, salvo pacto en contrario, la restitución de la mercadería o que se varíe su destino, y el porteador deberá acatar la orden, siempre que el remitente le haga devolución de la guía debidamente cancelada. Si la contraorden se limita a variar la ruta, se hará constar el cambio correspondiente en la misma carta, si la hubiere, y el precio será el mismo que se estipuló, si la nueva ruta es más corta y favorable que la primitiva; en caso contrario, se hará un nuevo ajuste de conformidad con las tarifas vigentes.

ARTÍCULO 329.- El contrato de transporte puede ser verbal o escrito, pero si una de las partes lo exige, deberá consignarse por escrito. En ese caso, será firmada por ambas partes y firmarán la guía, que deberá contener:

- a) Nombres, apellidos y domicilio del cargador y porteador;
- b) Nombre, apellidos y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos, o circunstancias de ser al portador;
- c) Lugar de destino y plazo de entrega;
- d) Designación de los efectos con expresión de su calidad genérica, peso, medida o número, marcas o signos exteriores de las envolturas que los contienen;
- e) Precio de transporte, indicando si esta ya pagado total o parcialmente;
- f) Fecha de expedición de la guía;
- g) Cualquier otro pacto que acordaren los contratantes; y
- h) Firmas del remitente y porteador o de sus agentes o representantes.

ARTÍCULO 330.- Las estipulaciones que convengan remitente y porteador sin consignarlas en la guía no perjudicarán al destinatario ni a terceros que lleguen a ser propietarios de la misma.

ARTÍCULO 331.- La guía puede ser a la orden del consignante o del



consignatario o al portador y será transmisible por endoso o por simple tradición, respectivamente. En todo caso de traspaso hábil, el adquirente se subroga en todos los derechos y obligaciones del remitente.

ARTÍCULO 332.- Las declaraciones consignadas en la guía tienen fuerza de ley entre las partes y en consecuencia, como prueba del contrato, servirán de base para resolver todas las cuestiones que puedan surgir con motivo de la ejecución y cumplimiento del mismo, sin admitir otra excepción que la de falsedad. En caso de dolo por parte del porteador, serán pertinentes y eficaces toda clase de pruebas tendientes a justificar que los efectos porteados superaban las enumeraciones de la guía en cantidad o calidad.

Cumplido el contrato, se devolverá al porteador la guía cancelada y en virtud del canje de ese título por el objeto porteador, se tendrán por cumplidas las respectivas obligaciones, salvo cuando en el mismo acto se hicieren constar por escrito las reclamaciones que las partes quisieren plantear.

En caso de que por extravío u otro motivo no pueda el consignatario devolver en el acto de recibir los efectos porteados, la guía suscrita por el porteador, deberá darle un recibo de los objetos entregados, produciendo este recibo los mismos efectos que la devolución de la guía. Al propio tiempo otorgará garantía satisfactoria al porteador, para el caso de que la guía apareciere en manos de un tercer legítimo poseedor. Esa garantía se mantendrá en vigencia por el término de la prescripción que es de seis meses a partir del día de la entrega de la mercadería al destinatario.

ARTÍCULO 333.- El remitente esta obligado:

- a) A entregar al porteador o sus agentes las mercaderías para su traslado en las condiciones, lugar y tiempo convenidos, con los documentos necesarios, municipales o de otra índole para el libre tránsito y transporte de la carga. La mercadería o efectos deben entregarse debidamente empacados y acondicionados para soportar el viaje. Se presumen exentas de vicio y bien acondicionadas cuando el porteador las acepta sin reparos ni objeciones;
- b) A sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por haber omitido el cumplimiento de requisitos o exigencias legales o reglamentarias para poder efectuar el traslado, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por esos motivos;
- c) A sufrir las pérdidas o averías que procedan de la naturaleza de los artículos porteados, de caso fortuito o fuerza mayor, de la pérdida o menoscabo que pueda sufrir la



mercadería por negligencia, culpa o dolo de sus propios empleados o encargados;

d) A indemnizar al porteador de los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido de acuerdo con las reglas establecidas en los artículos 325 y 326;

e) A reembolsarle cualquier suma que el porteador se haya visto precisado a suministrar en beneficio del remitente, aun cuando no esté prevista en la guía;

f) A remitir en su oportunidad la guía al consignatario de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su destino final; y

g) A pagar el precio del transporte al suscribir la guía. Si se conviniere en que ese precio lo pague el destinatario, el remitente quedará solidariamente obligado a dicho pago.

ARTÍCULO 334.- El remitente tiene derecho:

a) A variar la consignación de las mercaderías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador, entregándole la guía y pagando cualquier diferencia que hubiere;

b) A que se le permita que viajen por su cuenta sus propios empleados para cuidar en el trayecto a los animales vivos, o a cualquier otro objeto que requiera atención; y

c) A exigir la indemnización que provenga de negligencia, culpa o dolo del porteador o sus agentes, así como los daños originados en las malas condiciones de los vehículos o la inadecuada organización de la empresa. Si la guía se transmite, tales derechos corresponderán al legítimo tenedor de ella.

ARTÍCULO 335.- El porteador esta obligado:

a) A recibir las mercaderías para su traslado en el tiempo y lugar convenidos;

b) A colocarlas en lugar conveniente en tanto no se trasladen a los vehículos en que haya de hacerse la conducción;

c) A realizar el viaje dentro del plazo estipulado siguiendo el camino que señale el contrato;

d) Si no hubiere término señalado para iniciar el viaje, lo hará a la mayor brevedad conforme a sus propios reglamentos y costumbres;

e) A cuidar y conservar las mercaderías en calidad de depositario desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del destinatario;

f) A entregar las mercaderías al legítimo tenedor de la guía. Si el remitente o destinatario alegaren extravío o pérdida de la guía, se les permitirá el retiro de la mercadería mediante



recibo y garantía satisfactoria, conforme queda expuesto en el artículo 332, párrafo tercero;

g) A pagar en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, con el cargador, y si no se ha estipulado, pagarle el monto de perjuicio que le haya causado. Dicho perjuicio lo fijará la autoridad judicial competente, por medio de un perito de su nombramiento y siguiendo los trámites correspondientes a los actos de jurisdicción voluntaria;

h) A entregar en la estación o lugar de destino las mercancías en un todo de conformidad con lo consignado en la guía;

i) A responder por las pérdidas, daños y perjuicios que se causen por negligencia, culpa o dolo propio, de sus empleados o encargados. Para calcular la indemnización por la mercadería perdida o averiada, se tomará en cuenta el precio que prive en la plaza de destino;

j) A cumplir la orden del remitente respecto al destino de la mercadería, ya sea dejándola en un determinado lugar del trayecto o llevándola a otro sitio, siempre que por su parte el remitente le devuelva la guía y le pague cualquier diferencia de flete que provenga de la contraorden, todo conforme al artículo siguiente; y

k) En los transportes aéreos, el porteador atenderá por su cuenta los gastos de estancia y traslado de los viajeros que se vean obligados, por razones de servicio, a hacer altos o desviaciones imprevistas en sus rutas y horarios, aunque ello sea sin culpa del porteador.

ARTÍCULO 336.- El porteador tiene derecho:

a) A exigir que se le pague el precio de servicio al firmar la guía, salvo pacto en contrario;

b) A percibir la totalidad del porte convenido si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el traslado, siempre que en virtud del convenio de transporte, hubiere destinado uno o varios vehículos con el exclusivo objeto de verificarlo, descontándose lo que el porteador hubiere aprovechado por conducción de otras mercaderías en el mismo vehículo;

c) A rescindir el contrato, si antes de iniciar el viaje o ya empezado, un acontecimiento de fuerza mayor lo impidiere;

d) A exigir un aumento proporcional en el porte si con motivo de un acontecimiento de fuerza mayor no fuere posible continuar el viaje por la ruta convenida, resultando así más dispendioso y más largo el trayecto a recorrer; en tal caso, no tendrá derecho a cobrar suma alguna por los gastos ni por el tiempo perdido;



- e) A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías al recibirlas para iniciar el viaje. Si el remitente se opusiere a tal diligencia, el porteador quedará libre de toda responsabilidad que no provenga de fraude o dolo. Para poder alegar exención de responsabilidad, debe constar en la guía la negativa del remitente;
- f) A que el destinatario le reciba de la carga averiada, las mercancías que estén ilesas, siempre que, separadas de las que han sufrido el menoscabo, no disminuyere su valor, ni sean complemento de lo perdido y mantengan la misma importancia inicial para el destinatario;
- g) A retener las mercaderías transportadas, mientras no se le pague el porte;
- h) A promover el depósito de mercaderías ante la autoridad judicial competente del lugar del destino, siguiendo el trámite correspondiente a los actos de jurisdicción voluntaria, caso de no encontrarse el consignatario o quien lo represente, o si hallándolo rehusare recibirlas. Antes de hacer el depósito de mercaderías deben ser revisadas por dicha autoridad;
- i) A que se venda inmediatamente la mercadería, previo avalúo de un perito nombrado por la autoridad judicial competente del lugar, siguiendo los trámites establecidos para los actos de jurisdicción voluntaria; y
- j) A rehusar transportar la mercadería mal empacada o mal acondicionada y que por tal razón pueda sufrir daño durante el viaje, a menos que el remitente insista en el traslado, en cuyo caso la empresa no asumirá riesgo alguno que se derive de tal circunstancia, siempre que así se haga constar en la guía.

ARTÍCULO 337.- El destinatario esta obligado:

- a) A recibir las mercaderías sin demora siempre que el estado de las mismas lo permita y que tenga las condiciones expresadas en la guía;
- b) A abrir y reconocer los bultos que contengan las mercaderías en el acto de su recepción, cuando así lo pida el porteador. Si el consignatario rehusare cumplir esta obligación, el porteador quedará libre de responsabilidad;
- c) A devolver la guía u otorgar en su defecto, el recibo a que se refiere el artículo 332;
- d) A pagar el precio del porte, cuando así haya sido expresado en la guía. También pagará cualesquiera otros gastos justificados y pertinentes que el porteador haya hecho para la conservación de los efectos;
- e) A formular al porteador, por escrito, dentro de los ocho



días hábiles siguientes a la recepción de la mercadería, los reclamos correspondientes, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído con motivo del transporte; y

f) A cumplir las órdenes del remitente dándole cuenta sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra respecto de las mercancías porteadas.

ARTÍCULO 338.- El destinatario tiene derecho:

- a) A que se le entregue la mercadería en el lugar de destino, mediante la devolución, por su parte, de la guía;
- b) A requerir al portador para que en su presencia y la de un notario y en defecto de éste de dos testigos, se abran los bultos en el momento de la entrega para comprobar posibles daños o menoscabos. En rebeldía del porteador o sus agentes, la diligencia se llevará a cabo por el destinatario con el notario o los testigos en su caso, conforme queda dicho;
- c) A que se le reintegren los anticipos que haya suplido; y
- d) Si por la apariencia de los bultos, el consignatario los recibiere sin reparo alguno y al abrirlos en su establecimiento o bodega descubriere daños o menoscabo, formulará por escrito al porteador, dentro de los ocho días a partir del recibo, el reclamo correspondiente, siempre que compruebe que por la naturaleza del daño, éste ha tenido que ser causado durante el transporte.

ARTÍCULO 339.- Si el porteador llegase a dudar de la fidelidad de las declaraciones del consignante en lo que atañe al contenido de la carga, se procederá a su registro y contraste ante un notario y dos testigos, o ante tres testigos con asistencia del cargador o del destinatario, si pueden ser habidos. Hecho el reconocimiento se levantará acta del resultado, cerrando en el mismo acto los bultos. Si las sospechas del porteador resultaren infundadas, él cargará con todos los gastos de la diligencia; y si, por el contrario, fueren fundadas, el remitente, o en su caso el destinatario, tendrán que pagar esos gastos sin perjuicio de las consecuencias que de su falta de sinceridad en las declaraciones puedan derivarse.

ARTÍCULO 340.- Las empresas públicas de transporte dictarán sus propios reglamentos, tarifas o itinerarios, que deberán ser aprobados por el Ministerio de Gobernación y puestos en lugar visible en sus estaciones y bodegas. Esos reglamentos, tarifas o itinerarios son obligatorios para todos, siempre que se ajusten a las disposiciones legales que rigen la materia.

(Reformado tácitamente en cuanto a transporte de personas, por



artículo 2 de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, No. 3503 del 18 de mayo de 1965 y sus reformas)

ARTÍCULO 341.- Las empresas públicas no podrán rehusar recibir pasajeros o efectos para el transporte, siempre que el pasajero o el remitente en su caso, se ajusten y acaten las disposiciones legales y reglamentos de la empresa.

ARTÍCULO 342.- La empresa pública puede recibir para el transporte mercaderías y pasajeros en las estaciones o lugares de tránsito, donde no tenga la empresa oficina abierta. En ese caso, el conductor respectivo recibirá la mercadería o admitirá al pasajero, y el contrato que con ese empleado se celebra en tales circunstancias, obliga a la empresa en los términos expresados.

ARTÍCULO 343.- Las empresas públicas de transporte están obligadas:

- a) A imprimir sus reglamentos y fijarlos en lugar visible en las estaciones y bodegas, una vez que hayan sido aprobados por el Ministerio de Gobernación;
- b) A dar a los pasajeros billetes de asiento y a sus cargadores la guía respectiva. No podrá la empresa vender más billetes del número de asientos que contenga el vehículo;
- c) A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los asientos o haya espacio sobrante en el vehículo;
- d) A entregar la carga en los puntos convenidos tan pronto como llegue a su destino. La entrega se hará al legítimo tenedor de la guía. Si no se presentare el destinatario a retirar la mercadería a la llegada del vehículo, la empresa la conservará en sus bodegas mientras no se presente el interesado a retirarla. En el reglamento respectivo se consignará el término durante el que podrán permanecer las mercaderías en la bodega a partir del cual y desde ese momento deberá el interesado reconocer bodegaje; y
- e) A no variar las tarifas establecidas antes de que las nuevas sean aprobadas por el organismo competente. Una vez aprobadas, si el cambio significa rebaja, se aplicarán inmediatamente; pero si se acuerda una alza, no podrán aplicarse antes de un mes a partir de la publicación respectiva. La empresa no podrá dar trato especial a ningún cliente; si lo hiciere, quedará obligada a reconocer igual ventaja a todos los que hubieren solicitado el servicio de la empresa con posterioridad a la



fecha en que se compruebe que se hizo la rebaja de tarifas a determinada persona o empresa.

Quedan a salvo los casos de pasajes oficiales y de cumplimiento.

También pueden conceder rebajas o exenciones siempre que éstas tengan carácter general y puedan ser aprovechadas por todos aquellos que reúnan las condiciones exigidas para merecer las rebajas o exenciones.

ARTÍCULO 344.- Cuando el destinatario no pueda ser habido, y vencido el término durante el cual pueden permanecer las mercaderías en las bodegas del porteador, a petición de éste la autoridad competente del lugar en que se hallen, procederá al depósito y remate de las mismas, siguiendo el trámite de los actos de jurisdicción voluntaria. El producto del remate será para cubrir el valor del porte, intereses y demás gastos, quedando cualquier remanente a disposición del destinatario.

ARTÍCULO 345.- Incurrirá en las responsabilidades que consigna el artículo 1048 del Código Civil, cualquier empresa pública de transporte en los casos de muerte o lesión de algún pasajero, lo mismo que en los casos de siniestros o accidentes ferroviarios motivados en los actos de sus agentes o factores en el desempeño de las funciones u oficios que ejerzan.

Podrá incoarse la acción civil respectiva, si la víctima muere o se inhabilita, por las personas que enumera el artículo 162 del Código Civil, aun cuando no disfruten o no necesiten de la pensión alimenticia; en tal caso el monto de la indemnización lo fijarán los tribunales de justicia y se cancelará en una sola cuota.

(*) Nota: Corresponde al actual artículo 169 del Código de Familia.

ARTÍCULO 346.- Serán nulos y de ningún valor ni efecto los documentos y piezas en que la empresa decline o restrinja su obligación de resarcir daños aun cuando sean aprobados por el interesado, salvo en los casos siguientes:

- a) Cuando se trate de transporte de animales vivos;
- b) Cuando se refiera a mercaderías que por su propia naturaleza sufran deterioro o menoscabo;
- c) Cuando a solicitud del remitente los efectos viajen en carros, naves o vehículos descubiertos, cuando los usos y la lógica aconsejan que deben viajar en vehículos cubiertos o entoldados;
- d) Cuando viajen los efectos bajo la vigilancia de los propios empleados del remitente; y
- e) Cuando provengan de fuerza mayor o propia falta del



pasajero o del remitente en su caso.

ARTÍCULO 347.- Todo reclamo que surja con motivo del contrato de transporte, ya sea del cargador o del destinatario, contra el porteador, o ya sea de éste contra alguno de aquéllos, debe formularse por escrito dentro de los ocho días hábiles siguientes, pero la demanda judicial podrá plantearse dentro de los seis meses siguientes, siendo éste el término de la prescripción que rige en esta materia.

Los ocho días de que habla el párrafo anterior para formular el reclamo, corren para el porteador desde el momento en que reciba la mercadería para portear o desde la entrega de la mercadería al destinatario, según el caso; para el remitente, desde el momento en que

tenga conocimiento del daño causado; y para el destinatario, desde el momento en que retire la mercadería de la estación o bodega de destino. Los seis meses para plantear la demanda judicial comenzarán a correr, en todo caso, al día siguiente de terminado el viaje y que la mercadería esté a disposición del destinatario en la estación o bodega respectiva.

ARTÍCULO 348.- Lo referente a transporte aéreo se regirá por las disposiciones del presente Capítulo, en cuanto no esté expresamente contradicho por el Decreto-Ley No. 762 del 18 de octubre de 1949.

(Nota: se refiere a la Ley de Aviación Civil, materia regulada hoy por Ley No. 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas)

b. Tratados Internacionales

i. Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento⁷

Artículo 1º

En la presente Convención las siguientes palabras se emplean en el sentido preciso que se indican a continuación:

a) "Transportador" comprende al propietario del buque o el fletador, quien forma parte de un contrato de transporte con un cargador;

b) "Contrato de transporte" se refiere únicamente al contrato de transporte documentado por un conocimiento de embarque o cualquier documento de título similar, en la medida que tal documento se refiera a un transporte de mercancía por mar; incluyendo cualquier conocimiento de embarque o documento similar emitido en virtud de un contrato de fletamento, desde el momento que tal conocimiento de embarque o documento de título similar, regule las relaciones entre



el transportador y el tenedor del mismo;

c) "Mercancía" comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara transportado sobre cubierta y así es transportado.

d) "Buque" significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar;

e) "Transporte de mercancías" comprende el tiempo transcurrido desde el momento en que las mercaderías son cargadas a bordo del buque hasta su descarga del buque.

Artículo 2°

Bajo reserva de las disposiciones del artículo 6°, el transportador bajo cualquier contrato de transporte de mercancías por mar, en relación a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de dichas mercancías, estará sujeto a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que se mencionan a continuación.

Artículo 3 °

1. El transportador estará obligado, antes y al comienzo del viaje, a ejercer una diligencia razonable para:

a) Poner el buque en condiciones de navegabilidad;

b) Dotar de tripulación, equipar y abastecer al buque adecuadamente;

c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frías y frigoríficas, y todos los demás lugares del buque en las que se transportan mercancías, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación.

2. Sujeto a las disposiciones del artículo 4 °, el transportador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas.

3. Después de haber recibido y tomado a su cargo las mercancías, el transportador, o el capitán o el agente del transportador deberá, a pedido del cargador, expedir al cargador un Conocimiento de Embarque que refleje entre otras cosas:

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como han sido proporcionadas por escrito por el cargador antes de que comience la carga de esas mercancías, siempre que esas marcas estén estampadas o aparezcan claramente de otra manera sobre las mercancías no embaladas, o sobre las cajas o embalajes dentro de los cuales está contenida las mercancías, de tal manera que deberían normalmente quedar legibles hasta el fin del viaje;



b) El 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 aparente de las mercancías.

Sin embargo, ningún transportador, capitán o agente del transportador estará obligado a declarar o mencionar en el conocimiento de embarque las marca, número, cantidad o peso de los cuales él tenga razón fundada para suponer que no representan efectivamente las mercancías recibidas, o que no haya tenido medios razonables de verificar.

4. Dicho conocimiento de embarque será una presunción, salvo prueba en contrario, del recibo por parte del transportador de las mercancías tales como están descritas en el mismo de acuerdo con el párrafo 3 (a), (b) y (c).

5. Se considerará que el cargador ha garantizado al transportador en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, número, cantidad y peso, como él los ha proporcionado, y el cargador indemnizará al transportador por todas las pérdidas, daños y gastos provenientes o resultantes de inexactitudes sobre estos puntos. El derecho del transportador a dicha indemnización no limitará de ninguna manera su responsabilidad y sus obligaciones bajo el contrato de transporte con respecto a cualquier persona que no sea el cargador.

6. A menos que la notificación de pérdida o daño y la naturaleza de dicha pérdida o daño sea efectuada por escrito al transportista o su agente en el puerto de descarga, antes o durante el retiro de la mercancía a disposición de la persona que por razón del contrato de transporte tiene derecho a la entrega de la mercancía, o, si la pérdida o daño no fuera aparente, en el término de tres días, ese retiro será, hasta prueba en contrario, una presunción de que las mercancías han sido entregadas por el transportista como están descritas en el conocimiento de embarque.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse dentro de un plazo de tres días después de la entrega.

No es preciso dar aviso por escrito si el estado de las mercancías, ha sido objeto de revisión conjunta o inspección en el momento de su recibo.

En cualquier caso, el transportador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se entable una demanda judicial dentro de un plazo de un año a partir de la entrega de las mercancías o de la fecha en que éstas debieron haber sido entregadas.

En el caso de cualquier pérdida o daño, real o presunto, el transportador y el receptor darán todas las facilidades razonables a cada uno para la inspección de la mercancía y la verificación del número de bultos.



7. Cuando las mercancías hayan sido cargadas, el conocimiento de embarque que expida el transportador, capitán o agente del transportador, al cargador será, si el cargador así lo solicita, un conocimiento de embarque que diga "Embarcado", con tal de que si el cargador ha recibido previamente algún documento de título para tales mercancías, lo devuelva a cambio del conocimiento de embarque provisto con la declaración de "Embarcado". El transportador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultada de anotar en el puerto de embarque, en el documento previamente recibido, el o los nombres del buque o de los buques en los cuales han sido embarcadas las mercancías, y a la fecha o las fechas del embarque y, para los fines de este artículo, cuando dicho documento tenga esas anotaciones, se considerará, si contiene las menciones del párrafo 3 del artículo 3 °, que constituye un conocimiento de embarque con la anotación de "Embarcado".

8. Cualquier cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que libere al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño a, o en conexión con, las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo, o que atenúen esa responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en estas reglas, será nula y sin valor e ineficaz.

Igualmente será nula toda cláusula que ceda al transportador el beneficio del seguro o cualquier similar, la que será considerada como una cláusula que libera al transportista de su responsabilidad.

Artículo 4°

1. Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daño que provengan o resulte de la estado de la falta de condiciones de navegabilidad del buque, a menos que sea imputable a una falta de diligencia razonable por parte del transportador para poner al buque en condición de navegabilidad, o para asegurarle una tripulación, equipo y abastecimiento convenientes, o para poner las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás partes del buque en las que se transportan las mercancías, en forma idónea y segura para su recepción, transporte y conservación, de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 3°. Siempre que resulte una pérdida o daño por falta de condiciones de navegabilidad, la carga de la prueba en lo que concierne al ejercicio de la diligencia razonable pesará sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que reclame la exoneración de acuerdo con este artículo.

2. Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que surjan o resulten de:



- a) Los actos, negligencia o falta del capitán, marinero, práctico o los empleados del transportador, en la navegación o en el manejo del buque;
- b) Un incendio, a menos que sea causado por hecho o falta del transportador;
- c) Peligro, riesgos o accidentes de mar o de otras aguas navegables;
- d) Actos fortuitos;
- e) Hechos de guerra;
- f) Actos de enemigos públicos;
- g) Arresto o coacción por soberano, autoridades o pueblo, o embargo judicial;
- h) Restricción de cuarentena;
- i) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías, de su agente o representante;
- j) Huelgas o lockouts, o de paros o trabas puestas al trabajo, provenientes de cualquier causa que sea, parcial o general;
- k) Motines o tumultos civiles;
- l) Salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;
- m) Disminución en volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño originadas de un defecto inherente, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía;
- n) Insuficiencia de embalaje;
- o) Insuficiencia o imperfección de las marcas;
- p) Defectos latentes no descubiertos por el ejercicio de una diligencia razonable;
- q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la carga de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni la culpa personal ni el acto del transportador han contribuido a la pérdida o al daño.

3. El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el transportador o el buque que provengan o resulten de cualquier causa en que no haya acto, culpa o negligencia del cargador, sus agentes o sus empleados.

4. Ningún cambio de ruta para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar, ni ninguna desviación razonable, serán consideradas como una infracción o incumplimiento de estas Reglas o del contrato de transporte, y el transportador no será responsable de ninguna pérdida o daño que resulte de ello.

5. El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a la mercancía, o concernientes a



las mismas, por una suma que exceda de 100 Libras Esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento de embarque.

Esa declaración así anotada en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no comprometerá al transportador, quien podrá debatirla.

Por acuerdo entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador, podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este párrafo, siempre que ese máximo convencional no sea inferior a la cifra arriba mencionada.

Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdidas o daños causados a las mercancías o concernientes a las mismas, si en el conocimiento de embarque el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habrían permitido el transportador, el capitán o el agente del transportador al conocer su naturaleza o su carácter, podrán en cualquier momento antes de su descarga ser desembarcadas en cualquier lugar o destruidas o transformadas en inofensivas por el transportador sin indemnización, y el cargador de esas mercancías será responsable de todo daño y gastos que provengan o resulten directa o indirectamente de su embarque. Si alguna de esas mercancías embarcadas con el conocimiento y consentimiento del transportador llegara a constituir un peligro para el buque o la carga, podrán del mismo modo ser desembarcada o destruida o hechas inofensivas por el transportador, sin responsabilidad por parte del transportador, salvo si se trata de avería gruesa, cuando proceda declararla.

Artículo 5°

El transportador estará en libertad de renunciar en todo o en parte a sus derechos y exoneraciones o de incrementar las obligaciones y responsabilidades que le corresponden de acuerdo con las reglas contenidas en estos artículos, con tal de que tal renuncia o incremento se inserte en el conocimiento de embarque entregado al cargador.

Ninguna de las disposiciones de estas reglas se aplicarán a los contratos de fletamento, pero si se emiten conocimientos de embarque de un buque sujeto a un contrato de fletamento, quedarán sometidos a las las condiciones de estas reglas.

Ninguna disposición de estas reglas se considerará que impide la inserción en un conocimiento de embarque de cualquier disposición lícita con respecto a gruesa.



Artículo 6°

No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, un transportador, capitán o agente del transportador y el cargador están en libertad, con relación a mercancías determinadas, cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera condiciones concernientes a la responsabilidad y a las obligaciones del transportador con esas mercancías, como también a los derechos y a las exoneraciones del transportador con respecto a esas mercancías, o a sus obligación con respecto al estado de navegabilidad del buque, en tanto en cuanto tal estipulación no sea contraria al orden público, o al cuidado o diligencia de sus dependientes o agentes con relación a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas por mar, con tal de que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento de embarque, y que las condiciones pactadas se hagan figurar en un recibo que será un documento no negociable, y llevará constancia de ese carácter.

Cualquier convenio celebrado en esta forma tendrá pleno efecto legal.

Sin embargo se ha convenido que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios efectuados en el curso normal del tráfico, sino solamente a otros cargamentos en los que el carácter y la condición de los bienes a transportar y las circunstancias, los términos y las condiciones en las que debe hacerse el transporte sean de naturaleza tal que justifiquen un convenio especial.

Artículo 7°

Ninguna disposición en estas reglas prohíbe a un transportador o a un cargador hacer figurar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones concernientes a las obligaciones y responsabilidades del transportador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías, o concernientes a su custodia, cuidado y conservación, anteriores a la carga y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercancías sean transportadas por mar.

Artículo 8°

Las disposiciones en estas reglas no afectan ni los derechos ni las obligaciones del transportador tal como ellas resulten de cualquier ley en vigencia, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación por mar.

Artículo 9°



Las unidades monetarias que se tratan en la presente Convención se entienden en valor oro.

Aquellos Estados contratantes donde la libra esterlina no se emplea como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, según su sistema monetario, las sumas indicadas en libras esterlinas en la presente Convención.

Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar su deuda en la moneda nacional, al tipo de cambio que fija el día de la llegada del buque en el puerto en que se descargue la mercancía de que se trata.

Artículo 10°

Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a cualquier conocimiento expedido en uno de los Estados contratantes.

Artículo 11°

Al expirar un plazo de dos años a más tardar a contar del día de la firma de la

Convención, el gobierno belga se pondrá en comunicación con los gobiernos de las altas partes contratantes que se hayan declarado dispuestos a ratificarla, con objeto de decidir si corresponde ponerla en vigor. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en la fecha que se fijará de común acuerdo entre dichos gobiernos. El primer depósito de ratificación será certificado por medio de un acta firmada por los representantes de los Estados que en él participen y por el ministro de relaciones exteriores de Bélgica.

Los depósitos ulteriores se harán mediante una notificación escrita, dirigida al gobierno belga y acompañada del instrumento de ratificación.

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, será enviada inmediatamente por el gobierno belga y por vía diplomática a los Estados que firmaron la presente Convención o que han adherido a ella. En los casos previstos en el párrafo precedente dicho gobierno hará conocer al mismo tiempo la fecha en que recibió la notificación.

Artículo 12°

Los Estados no signatarios podrán adherir a la presente Convención, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su deseo al gobierno belga transmitiéndole el acta de adhesión que será depositada en los archivos de dicho gobierno.

El gobierno belga transmitirá de inmediato a todos los Estados



signatarios o adherentes, 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 declarar al firmar el depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, que la aceptación que prestan a la presente Convención no se aplica a algunos o bien a ninguno de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, pueden adherirse ulteriormente por separado en nombre de uno u otros de esos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar así excluidos en su declaración original. Pueden también adjuntándose a estas disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente para uno o varios de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad.

Artículo 14°

Con respecto a los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención surtirá efectos un año después de la fecha del acta de ese depósito. En cuanto a los Estados que ulteriormente la ratifiquen o que adhieran a ella, así como en los casos en que la entrada en vigor se haga ulteriormente y de acuerdo al artículo 13, surtirá efecto seis meses después de haber sido recibidas por el gobierno belga las notificaciones previstas en el artículo 11, párrafo 2, y en el artículo 12, párrafo 2.

Artículo 15°

Si ocurriera que uno de los Estados contratantes quisiese denunciar la presente Convención, la denuncia será notificada por escrito al gobierno belga, el cual transmitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los otros Estados, haciéndoles conocer la fecha en que la ha recibido.

La denuncia producirá efecto únicamente con respecto a l Estado que la haya notificado y un año después de haber llegado la notificación a poder del gobierno belga.

Artículo 16°

Cada estado contratante tendrá el derecho de provocar la reunión de una nueva conferencia, con el fin de buscar las mejoras que pudieran introducirse en la presente Convención.



El Estado que quiera hacer uso de esa facultad deberá notificar su deseo a los otros Estados con un año de anticipación, por intermedio del gobierno belga, el cual se encargará de convocar la conferencia.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, Agosto 25 de 1924.

PROTOCOLO DE FIRMA

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

Las altas partes contratantes podrán hacer efectiva esta Convención, ya sea dándole fuerza de ley, ya sea introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por la Convención bajo la forma apropiada a esa legislación.

Se reservan expresamente el derecho:

1. De precisar que en los casos previstos por el artículo 4°, párrafo 2, de (c) a

(p), el portador del conocimiento de embarque podrá determinar la culpa personal del transportador o las culpas de sus empleados, no establecidas en el párrafo (a).

2. De aplicar, en lo concerniente al cabotaje nacional, el artículo 6° a todas las categorías de mercancías, sin tener en cuenta la restricción que figura en el último párrafo de dicho artículo.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, Agosto 25, 1924.

ii. Protocolo por el que se modifica la Convención Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de Conocimiento⁸

Artículo 1°

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

"Sin embargo, no se admitirá prueba en contra cuando el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero tenedor de buena fe."

2. En el artículo 3°, párrafo 6, el ítem 4 es reemplazado por la disposición siguiente:

"Bajo reserva de las disposiciones del párrafo 6 bis, el transportador y el buque estarán exentos de responsabilidad en lo referente a las mercancías, salvo que se promueva una acción dentro del año de su entrega o de la fecha en que debieron ser entregadas. Este plazo puede sin embargo prolongarse por un acuerdo celebrado entre las partes, posteriormente al hecho que da lugar a la acción".



3. En el artículo 3 agrega después del párrafo 6, un párrafo 6 bis, redactado de la siguiente manera:

"Las acciones rectorias de indemnización o de repetición podrán ejercerse, aún después de la expiración del plazo previsto en el párrafo, si se ejercitan dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que entiende en la causa. En todo caso, este plazo no podrá ser inferior a tres meses, a partir del día en que la persona que ejerce la acción rectoria ha satisfecho la reclamación o ha sido notificada de la acción seguida contra ella".

Artículo 2°

Se suprime el artículo 4°, párrafo 5, y se lo reemplaza por el siguiente:

"a) Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de se embarque y que esta declaración figure en el conocimiento de embarque, el transportador y el buque no serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a la mercancías o concerniente a ellas, por una suma superior al equivalente de 10.00 francos por bulto o unidad, ó 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite máximo.

"b) La suma total debida será calculada con referencia al valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que se descargan, conforme al contrato o en la fecha y en el lugar en que debieron haber sido descargadas.

El valor de la mercancía se determina según su cotización en bolsa, en su defecto, según el precio corriente en el mercado o, en defecto de ambos, según el valor usual de las mercancías de la misma naturaleza y calidad.

"c) Cuando un "container", un "pallet" o cualquier artefacto similar sea utilizado para acumular mercancías, todo bulto o unidad enumerada en el conocimiento de embarque como incluido en este artefacto, será considerado como un bulto o unidad en el sentido de este párrafo. Fuera del caso previsto el artefacto se considerará como bulto o unidad.

"d) Por franco debe entenderse una unidad consistente en 65, 5 miligramos de oro del título de 900 milésimos de fino. La fecha de convertibilidad de la suma acordada en moneda nacional, será determinada por la ley de la jurisdicción en cargada del caso.

"e) Ni el transportador ni el buque podrán beneficiarse con la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se comprueba que el daño resulta de un acto o de una omisión del transportador que haya tenido lugar, sea con la intención de ocasionar un daño, sea temerariamente y con conciencia de que



probablemente resultaría un daño.

"f) La declaración mencionada en el ítem a) de este párrafo incluida en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al transportador que podrá contestarla.

"g) Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador pueden determinarse otras sumas máximas que las mencionadas en el ítem a) de este párrafo, con tal que ese máximo convencional no sea inferior a la suma máxima mencionada en ese parágrafo.

"h) Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso o pérdida o daño causado a las mercaderías, o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho conscientemente una falsa declaración sobre su naturaleza o valor.

Artículo 3°

Se agrega entre los artículos 4° y 5° de la Convención, un artículo 4 bis redactado de la siguiente manera:

1. Las exoneraciones y limitaciones previstas en la presente Convención son aplicables a toda acción contra el transportador con respecto a las pérdidas o daños a mercaderías objeto de un contrato de transporte, ya sea que la acción se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

2. Si esa acción se intenta contra un dependiente o agente del transportador, este dependiente o agente del transportador, este dependiente o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el transportador puede invocar en virtud de esta Convención.

3. El conjunto de las sumas puestas a cargo del transportador y de sus dependientes o agente no excederá, en este caso el límite previsto en la presente Convención.

4. Sin embargo, el dependiente o agente no podrá invocar las disposiciones del presente artículo si se prueba que el daño resulta de un acto o una omisión de este dependiente o agente que haya tenido lugar, sea con intención de provocar el daño, sea temerariamente y con conciencia que resultaría probablemente un daño.

Artículo 4°

Se reemplaza el artículo 9° de la Convención por la disposición siguiente:

"La presente Convención no afectará las disposiciones de las Convenciones

Internacionales o de las leyes nacionales que rigen la responsabilidad por daños nucleares".



Artículo 5°

Se reemplaza al artículo 10 de la Convención por la disposición siguiente:

"Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todo conocimiento de embarque relativo a un transporte de mercancías efectuado entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes cuando":

- a) El conocimiento se otorgue en un Estado Contratante, o
- b) El transporte se efectuó desde el puerto de un Estado Contratante, o
- c) El conocimiento prevea que las disposiciones de la presente Convención o de otra legislación que la ha hecho efectiva, regirán el contrato.

"Cualquiera que sea la nacionalidad del buque, del transportador, del cargador, del destinatario o de cualquier persona interesada".

"Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones de la presente Convención a los conocimientos mencionados anteriormente".

" El presente artículo no impedirá a un Estado Contratante aplicar las disposiciones de la presente Convención a los conocimientos que no están incluidos en los párrafos precedentes."

Artículo 6°

Entre las Partes Contratantes del presente Protocolo, la Convención y el Protocolo serán considerados e interpretados como uno solo y único instrumento. Una de las partes del presente protocolo no estará obligada a aplicar las disposiciones del presente protocolo a los conocimientos otorgados en un Estado Contratante de la Convención, pero no Contratante de este protocolo.

Artículo 7°

Entre las Partes Contratantes del presente Protocolo, la denuncia de la Convención por una de ellas en virtud del artículo 15 de esta última no debe interpretarse como denuncia de la Convención enmendada por el presente Protocolo.

Artículo 8°

Cualquier diferencia entre las Partes Contratantes concernientes a la interpretación o la aplicación de la Convención, que no se pueda arreglar por vía de negociación, será sometida a arbitraje, a pedido de una de ellas. Si dentro de los 6 meses siguientes a la fecha del pedido de arbitraje, las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo sobre la organización del arbitraje, cualquiera de las partes puede someter el diferendo a la Corte



Internacional de Justicia, formulando una petición conforme al estatuto de dicha Corte.

Artículo 9°

1. Cada Parte Contratante podrá, en el momento en que firme el protocolo o lo ratifique o adhiera, declarar que no se considera ligada por el artículo 8 del presente Protocolo.

Las otras Partes Contratantes no estarán obligadas por este artículo hacia cualquier

Parte Contratante que haya formulado dicha reserva.

2. Cualquier Parte Contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en cualquier momento dejar sin efecto dicha reserva por una notificación dirigida al gobierno belga.

Artículo 10°

El presente se abrirá a la firma de los Estados que hayan ratificado o adherido a la

Convención antes de febrero de 1986, al igual que a todo Estado representado en la 12 sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo (1967-1968).

Artículo 11°

1. El presente Protocolo será ratificado.

2. la ratificación del presente Protocolo por un Estado que no es parte de la Convención significa su adhesión a la Convención.

3. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Gobierno Belga.

Artículo 12°

1. Los Estados miembros de la organización de las Naciones Unidas, o de las instituciones especializadas de las Naciones Unidas, que no estuvieron representados en la 12 sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, podrán adherir al presente Protocolo.

2. La adhesión al presente Protocolo significa la adhesión a la Convención.

3. Los instrumentos de adhesión se depositarán ante el gobierno Belga.

Artículo 13°

1. El presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha de depósito de

10 instrumentos de ratificación o de adhesión, de los cuales por lo menos cinco deberán ser de Estados que posea cada uno un tonelaje



global igual o superior a un millón de toneladas brutas.

2. Para cada Estado que ratifique o que adhiera al presente Protocolo, después de la fecha del depósito de los instrumentos de ratificación o de adhesión determinante de la puesta en vigor como está fijada en el párrafo 1 del presente artículo, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 14°

1. Cada uno de los Estados contratantes podrá denunciar este Protocolo por notificación al gobierno Belga.

2. Esta denuncia implica la denuncia de la Convención.

3. La denuncia tendrá efecto un año después de la recepción de la notificación por el gobierno Belga.

Artículo 15°

1. Cualquier Estado Contratante podrá, en el momento de la firma, de la ratificación, de la adhesión o en cualquier momento posterior, notificar por escrito al gobierno Belga, a cuáles territorios que están bajo su soberanía o de los cuales tiene la representación internacional, se aplica el presente Protocolo en lo que respecta a dicho Estado.

2. Esta extensión también se aplicará a la Convención, si está aún no se aplica a los territorios.

3. Cualquier Estado Contratante que haya hecho una declaración con respecto al párrafo 1 del presente artículo podrá, en cualquier momento, informar al gobierno Belga que el Protocolo cesa de aplicarse a los territorios en cuestión. Esta denuncia entrará en vigor un año después de la notificación de la denuncia; lo mismo se aplica a la Convención.

Artículo 16°

Las Partes Contratantes pueden poner en vigencia este Protocolo dándole carácter de ley, o incorporando a su legislación, de manera adecuada a esta última, las normas del presente Protocolo.

Artículo 17°

El Gobierno Belga notificará a los Estados representados en la 12 sesión (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, a los Estados que adhieran al presente protocolo y a los Estados Contratantes de la Convención:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas en aplicación de los artículos 10,11 y 12.

2. La fecha en la que el presente Protocolo entrará en vigencia en virtud del artículo 13.

3. Las notificaciones hechas con respecto a los territorios según



el artículo 15.

4. Las denuncias recibidas según el artículo 14.

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.

iii. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercaderías⁹

PREAMBULO

Los ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,

HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías,

HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo siguiente:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

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

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

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

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

5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término



"mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.

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

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

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

Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

- a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o
- b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante; o
- c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante; o
- d) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante; o
- e) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se registrá



por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.

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

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

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

Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

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

a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:

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

ii) De una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según



las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;

b) Hasta el momento en que las haya entregado:

i) Poniéndolas en poder del consignatario; o

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

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

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad

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

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

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

4. a) El porteador será responsable:



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

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

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

5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

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



Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de la mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor;

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

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

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

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada;

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

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



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

Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales

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

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

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

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

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

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.



Artículo 9. Carga sobre cubierta

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

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

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

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido comendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se



rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo



dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías; y

b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según



requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. Emisión del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del País en que se emita el conocimiento de embarque.

Artículo 15. Contenido del documento de embarque

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

b) El estado aparente de las mercancías;

c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;

d) El nombre del cargador;

e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;

f) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la



fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

- g) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;
- h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno;
- i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
- j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;
- k) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;
- m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
- n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y
- o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado" .

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los



datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

Artículo 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del



párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión de un conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de



este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

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



5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.

7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador, ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.

4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese



plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

- a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- c) El puerto de carga o el puerto de descarga; o
- d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un

Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional; sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las



jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento;

b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;

c) A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.



2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:

i) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o

ii) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o

iii) El puerto de carga o el puerto de descarga; o

b) Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio . 5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto



en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.

3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Artículo 24. Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional

2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.



Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) En virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963; o

b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la



aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

Artículo 26. Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el



artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión

PARTE VII CLAUSULAS FINALES

Artículo 27. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Artículo 28. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.

3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 29. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 30. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el



presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 31. Denuncia de otros convenios

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión



de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

Artículo 32. Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, Por lo menos de los Estados Contratantes. 2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías.

2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.

3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación,



aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 34. Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio,

Consenso de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías

Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.

Nota explicativa de la secretaría de la CNUDMI sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo) [1]

Introducción

1. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo) (en lo sucesivo denominado "Reglas de Hamburgo") fue aprobado el 31 de marzo de 1978 en una



conferencia diplomática convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Hamburgo, República Federal de Alemania. El Convenio se basa en un proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

2. Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, portadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo. Su punto focal es la responsabilidad de un porteador por la pérdida y daño de las mercancías y el retraso en la entrega. También tratan de la responsabilidad del cargador por las pérdidas sufridas por el porteador y por el daño sufrido por el buque, así como de ciertas responsabilidades del cargador con respecto a las mercancías peligrosas. Otras disposiciones de las Reglas de Hamburgo se refieren a los documentos de transporte emitidos por el porteador, incluidos los conocimientos de embarque y los documentos de transporte no negociables, así como a las reclamaciones y acciones en virtud del Convenio.

3. El Convenio entró en vigor el 1.º de noviembre de 1992 para los 20 Estados siguientes: Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egipto, Guinea, Hungría, Kenya, Lesotho, Libano, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda y Zambia. Al 1.º de agosto de 1994, otros dos Estados habían entrado a ser partes en el Convenio, a saber, Austria y Camerún.

A. Antecedentes de las Reglas de Hamburgo

1. Las Reglas de La Haya

4. Las Reglas de Hamburgo son el resultado de un movimiento en favor de un régimen jurídico internacional moderno y uniforme para regular el transporte marítimo de mercancías. Durante muchos años, una gran proporción del transporte

5. Las Reglas de La Haya establecen un régimen jurídico obligatorio para regular la responsabilidad del cargador por pérdida o daño a las mercancías transportadas en virtud de un conocimiento de embarque. Se aplican al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque hasta el momento en que se descargan. De conformidad con sus disposiciones, el cargador es responsable de la pérdida o daño resultante del hecho de no haber ejercido la debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque, o para dotarlo, equiparlo y pertrecharlo debidamente, o para que el espacio destinado a almacenaje reúna condiciones de seguridad para el transporte de mercancías. Sin embargo, las Reglas



de La Haya contienen una larga lista de circunstancias que eximen al porteador de responsabilidad si la pérdida o daño resultan de una falta de navegación o administración del buque.

6. Las Reglas de La Haya se han modificado dos veces desde su adopción, primeramente en 1968 (en virtud de un protocolo, denominado en lo sucesivo el "Protocolo de Visby") y de nuevo en 1979 (en virtud de un protocolo denominado en lo sucesivo el "Protocolo adicional de 1979"). Estas enmiendas se refieren principalmente a la limitación de la responsabilidad financiera de conformidad con las Reglas de La Haya. No alteran el régimen básico de responsabilidad de las Reglas de La Haya ni la atribución de riesgos en virtud de dicho régimen.

2. Descontento con el sistema de las Reglas de La Haya

7. A lo largo de los años, se observó un descontento creciente con el sistema de las Reglas de La Haya. Este descontento tenía su origen en parte, en el sentimiento de que la atribución global de responsabilidades y riesgos de conformidad con las Reglas de La Haya, que favorecían en gran manera a los porteadores a expensas de los cargadores, era injusta. Diversas disposiciones de las Reglas de La Haya se consideraban ambiguas e inciertas, lo que contribuía, según se dijo, a elevar los costos de transporte y a incrementar aún más los riesgos soportados por los cargadores. El descontento con las Reglas de La Haya se basaba también en el sentimiento de que la evolución de las condiciones de la tecnología y de las prácticas relativas al transporte marítimo habían hecho inadecuadas muchas disposiciones de las Reglas de La Haya que tal vez hubieran sido adecuadas en 1924.

3. Medidas encaminadas a revisar la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías

8. La cuestión de la revisión de la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías fue planteada por primera vez por la delegación de Chile en el primer período de sesiones de la CNUDMI en 1968. Poco después, la Asamblea General recomendó que la CNUDMI considerase la inclusión de la cuestión entre los temas prioritarios en su programa de trabajo. La CNUDMI así lo hizo en su segundo período de sesiones de 1969.

9. Por la misma época aproximadamente, la legislación relativa a los conocimientos de embarque y al transporte marítimo de mercancías era objeto de estudio en el seno de un Grupo de Trabajo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de



que las normas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo de Visby, debían ser examinadas y en su caso revisadas y ampliadas con miras a la preparación de un nuevo convenio internacional. El objetivo de esta labor sería eliminar las incertidumbres y ambigüedades existentes en la legislación actual y permitir una distribución equilibrada de responsabilidades y riesgos entre los cargadores y los porteadores. El Grupo de Trabajo recomendó que esta labor la llevase a cabo la CNUDMI. En 1971, la CNUDMI decidió proceder en consecuencia.

10. En 1976, la CNUDMI completó y aprobó el texto de un proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Posteriormente, la Asamblea General convocó la conferencia diplomática de Hamburgo que aprobó las Reglas de Hamburgo en 1978.

B. Características principales de las Reglas de Hamburgo

1. Ambito de aplicación

11. A fin de asegurar la uniformidad en el plano internacional de las disposiciones relativas al transporte marítimo de mercancías, se ha dado a las Reglas de Hamburgo un ámbito de aplicación relativamente amplio, considerablemente más amplio que el de las Reglas de La Haya. Las Reglas de Hamburgo se aplican a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías concertados entre dos Estados diferentes si, de acuerdo con el contrato, el puerto de carga o el puerto de descarga están situados en un Estado contratante, si las mercancías se descargan en uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato y dicho puerto está situado en un Estado contratante, o si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato se emite en un Estado contratante. Además de estos casos, las Reglas de Hamburgo se aplican también si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato estipulan su aplicación. La aplicación de las Reglas no depende de la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

12. Las Reglas de Hamburgo no se aplican a los contratos de fletamento. Sin embargo, sí se aplican a los conocimientos de embarque emitidos de conformidad con un contrato de fletamento si dicho conocimiento de embarque regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

13. Vale la pena señalar que, contrariamente a las Reglas de La Haya que se aplican únicamente cuando el conocimiento de embarque



es emitido por el porteador, las Reglas de Hamburgo regulan los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte independientemente de que se haya o no emitido un conocimiento de embarque. Esto tiene una importancia creciente, ya que cada vez son más las mercancías transportadas en virtud de documentos de transporte no negociables con preferencia a los conocimientos de embarque.

2. Período de responsabilidad

14. Las Reglas de La Haya se aplican únicamente al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque y el momento en que se descargan del buque. No se aplican a la pérdida o daño que se produce mientras las mercancías se hallan bajo la custodia del porteador con anterioridad a la carga o con posterioridad a la descarga.

15. En la práctica moderna del transporte marítimo, los porteadores con frecuencia aceptan y mantienen las mercancías bajo su custodia en el puerto antes y después del transporte efectivo por mar. Se ha calculado que la mayoría de las pérdidas y daños de las mercancías se producen mientras éstas se hallan en el puerto. A fin de asegurar que estas pérdidas y daños se imputan a la parte que tiene bajo su custodia las mercancías y, por lo tanto, está en mejores condiciones para protegerlas contra la pérdida o dano, las Reglas de Hamburgo se aplican a la totalidad del período en que el porteador tiene bajo su custodia las mercancías, en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

3. Fundamento de la responsabilidad del porteador

16. El fundamento de la responsabilidad del porteador, de conformidad con el sistema de las Reglas de La Haya, fue uno de los principales motivos de preocupación del movimiento en favor de la reforma que finalmente dio lugar a las Reglas de Hamburgo. Si bien las Reglas de La Haya establecen que el porteador es responsable de la pérdida o daño resultante del hecho de no haber ejercido la debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque, o para dotarlo, equiparlo y pertrecharlo debidamente, o para que el espacio destinado a almacenaje reúna condiciones de seguridad para el transporte de mercancías, una larga lista de circunstancias eximen al porteador de esta responsabilidad. Estas disposiciones se basan en las cláusulas de exención que figuraban corrientemente en los conocimientos de embarque al adoptarse las Reglas de La Haya, a comienzos del decenio de 1920. Quizá la más importante de estas exenciones sea la que libera al porteador de responsabilidad en caso de pérdida o daño resultante de una falta de navegación



administración del buque, la llamada exención por "falta náutica". Como resultado de estas exenciones, el cargador soporta una parte excesiva del riesgo de pérdida o daño de sus mercancías.

17. Las justificaciones originales de este régimen de responsabilidad y, en particular, de la excepción por falta náutica fueron la imposibilidad del armador de comunicarse con su buque y ejercer un control efectivo sobre el buque y la tripulación durante las largas travesías marítimas, y el concepto tradicional de la travesía marítima como una empresa conjunta del porteador y del propietario de las mercancías. Sin embargo, el subsiguiente desarrollo de las comunicaciones y la reducción del tiempo de viaje han hecho obsoletas estas justificaciones. Este régimen de responsabilidad no tiene paralelo en la legislación que rige otras modalidades de transporte. Además, se considera contrario tanto al concepto jurídico general de que una persona ha de ser responsable y pagar indemnización por las pérdidas o daños causados por su culpa o la de sus empleados y agentes como al concepto económico de que la pérdida debe recaer sobre la parte que esté en condiciones de tomar medidas para evitarla.¹⁸ Las Reglas de Hamburgo establecen una atribución más equilibrada y equitativa de los riesgos y responsabilidades entre los porteadores y los cargadores. La responsabilidad se basa en el principio de la culpa o negligencia presumida. Es decir, que el porteador es responsable si el hecho que causó la pérdida, daño o demora tuvo lugar mientras las mercancías estaban bajo su custodia, y sólo puede eludir la responsabilidad si demuestra que él mismo, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Este principio sustituye a la enumeración pormenorizada de obligaciones del porteador y a la larga lista de causas de exención de responsabilidad de conformidad con las Reglas de La Haya, y elimina la exención de responsabilidad por pérdidas o daños causados por una falta de navegación o administración del buque. La responsabilidad del porteador de conformidad con las Reglas de Hamburgo corresponde a la responsabilidad atribuida a los porteadores de conformidad con los convenios internacionales que regulan el transporte de mercancías por otras modalidades de transporte, tales como el transporte por carretera y por ferrocarril.

4. Carga sobre cubierta

19. La carga marítima transportada sobre cubierta estaba tradicionalmente sometida a un riesgo elevado de pérdida o daño resultante de los elementos o de otras causas. Por esta razón, las Reglas de La Haya no se aplican a las mercancías transportadas



sobre cubierta por acuerdo de las partes, lo que permite al porteador declinar toda responsabilidad por esta carga. Sin embargo, la evolución de las técnicas de transporte y embalaje, y en particular la contenerización, han hecho que sea posible el transporte de la carga sobre cubierta en condiciones de relativa seguridad. En los modernos buques portacontenedores es corriente que los contenedores se almacenen sobre cubierta.

20. Las Reglas de Hamburgo tienen en cuenta esta evolución. En primer lugar, permiten expresamente que el porteador transporte mercancías sobre cubierta, no sólo si el cargador conviene en ello, sino también cuando este transporte se hace de conformidad con los usos del comercio de que se trate o si lo exigen las disposiciones legales. En segundo lugar, las Reglas de Hamburgo hacen responsable al porteador, sobre la base de una presunción de culpa o negligencia, de la pérdida, daño o retraso respecto de las mercancías que se le haya permitido transportar sobre cubierta. Si transporta mercancías sobre cubierta sin que se le haya permitido hacerlo, será responsable de la pérdida, daño o retraso que resulten exclusivamente del transporte sobre cubierta, sin que pueda excluir esta responsabilidad demostrando que se tomaron medidas razonables para evitar la pérdida, el daño o el retraso.

5. Responsabilidad por el retraso

21. Hasta tiempos recientes, las travesías marítimas estaban expuestas a innumerables riesgos incontrolables que, con frecuencia, provocaban retrasos y desviaciones. Debido a esta incertidumbre, las Reglas de La Haya no se aplican a la responsabilidad del porteador por los retrasos en la entrega. Sin embargo, como resultado de la moderna tecnología del transporte marítimo, de la exactitud de las cartas marinas y del perfeccionamiento y eficacia de los métodos de navegación, las travesías están menos expuestas a demoras y son más seguras. Los cargadores se han acostumbrado a que los porteadores cumplan su compromiso de entregar las mercancías en el plazo especificado, y así lo esperan. Así, las Reglas de Hamburgo regulan la responsabilidad del porteador por los retrasos en la entrega de la misma forma que la responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías, es decir, de conformidad con el principio de la presunción de culpa o negligencia.

6. Limitación de la responsabilidad financiera

22. Las Reglas de Hamburgo limitan la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, 6



2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor. El porteador y el cargador pueden fijar unos límites superiores a los indicados, pero no inferiores.

23. La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro (DEG) tal como lo define el Fondo Monetario Internacional (FMI). Las Reglas contienen disposiciones detalladas en cuanto a la forma de convertir en monedas nacionales los límites expresados en unidades de cuenta, con disposiciones especiales para ciertos Estados que no son miembros del FMI. Los límites de responsabilidad, de conformidad con las Reglas de Hamburgo, son un 25% más altos que los establecidos en virtud del Protocolo adicional de 1979, que también utiliza los DEG como unidad de cuenta. En las Reglas de La Haya y en el Protocolo de Visby, la limitación de responsabilidad se expresa en unidades de cuenta basadas en una cierta cantidad de oro. Toda vez que las monedas nacionales no tienen ya un valor fijo en relación con el oro, los valores de dichos límites en monedas nacionales pueden variar.

24. Las Reglas de Hamburgo mantienen el sistema dual por bulto/kilogramo establecido en el Protocolo de Visby. La finalidad de este sistema es tener en cuenta el hecho de que la relación valor/peso de las mercancías transportadas por mar difiere considerablemente. La carga marítima varía de ciertas cargas, como los productos a granel, que tienen un valor relativamente bajo en relación con su peso hasta otras cargas, como la maquinaria pesada, cuya proporción valor/peso es mucho más elevada.

25. De conformidad con este sistema dual, el límite relativamente bajo de 2,5 unidades de cuenta por kilogramo se aplicarla a los productos no empaquetados transportados a granel, en tanto que el límite superior por bulto se aplicaría a las mercancías transportadas en bultos u otras unidades de carga. El peso límite es de 334 kilogramos: si un bulto o unidad de carga tiene un peso inferior, se aplicaría el límite por bulto; por encima de dicho peso, se aplicaría el límite por kilogramo. A los efectos de calcular los límites de responsabilidad, se considerará que los bultos o unidades de carga contenidos en un contenedor son los enumerados en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo.

26. La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega de las mercancías se limita a una suma equivalente a dos veces y media el flete que debe pagarse por las mercancías que hayan



sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que debe pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo.

27. Las Reglas de Hamburgo incluyen un procedimiento acelerado para revisar los límites de responsabilidad en el caso de una variación importante del valor de dichos límites como resultado, por ejemplo, de la inflación.

7. Derechos de los empleados y agentes del porteador

28. Si un empleado o agente del porteador prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud de las Reglas de Hamburgo.

8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

29. El porteador pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad si se demuestra que la pérdida, el daño o el retraso provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso. También perderá el beneficio de la limitación de responsabilidad el empleado o agente del porteador que se comporte de esta forma.

9. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo; transporte directo

30. Un porteador puede celebrar un contrato de transporte marítimo con un cargador pero encomendar el transporte, o parte del mismo, a otro porteador. En tales casos, el porteador contratante a menudo incluye en el conocimiento de embarque una cláusula que le exime de responsabilidad por la pérdida o daño imputable al porteador efectivo. Los cargadores tropiezan con dificultades en los sistemas jurídicos que reconocen estas cláusulas de exención, ya que tienen que recabar la indemnización al porteador efectivo, que puede ser desconocido para el cargador, que puede haber limitado o excluido efectivamente su responsabilidad, o que tal vez no pueda ser demandado por el cargador en la jurisdicción competente. Las Reglas de La Haya no se ocupan de la responsabilidad del porteador efectivo.

31. Las Reglas de Hamburgo equilibran los intereses de cargadores y porteadores en tales casos. Únicamente permiten que el porteador contratante quede exento de responsabilidad por pérdida, daño o retraso imputable al porteador efectivo si el contrato de transporte especifica la parte del mismo encomendada al porteador



efectivo y los nombres del porteador efectivo. Además, la exención únicamente surte efecto si el porteador puede iniciar una acción judicial o de arbitraje contra el porteador efectivo en una de las jurisdicciones indicadas en las Reglas de Hamburgo. En caso contrario, el porteador contratante es responsable de la pérdida, daño o retraso con respecto a las mercancías durante toda la travesía, incluida la pérdida, daño o retraso imputables al porteador efectivo. Cuando tanto el porteador contratante como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.

10. Responsabilidad del cargador

32. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, el cargador es responsable de las pérdidas sufridas por el porteador o el porteador efectivo, o por el daño sufrido por el buque, únicamente si la pérdida o daño hubiesen sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

33. Se imponen obligaciones especiales al cargador con respecto a las mercancías peligrosas. El cargador está obligado a señalar las mercancías peligrosas mediante marcas o etiquetas adecuadas y, cuando entregue mercancías peligrosas al porteador, deberá informarle de su carácter peligroso y, en caso necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no cumple estas obligaciones, el porteador puede exigir, en determinados casos, que se le indemnice por los perjuicios resultantes del embarque de las mercancías. El porteador puede disponer de las mercancías peligrosas, o hacerlas inofensivas, sin tener que indemnizar al cargador si este último no cumple las obligaciones con respecto a las mercancías o si las mercancías llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes.

11. Documentos de transporte

a) Conocimientos de embarque

34. De conformidad tanto con las Reglas de La Haya como con las Reglas de Hamburgo, el porteador debe emitir un conocimiento de embarque si el cargador así lo solicita. Sin embargo, las Reglas de Hamburgo tienen en cuenta las técnicas modernas de documentación al establecer que la firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita o registrada por cualquier medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

35. Las Reglas de Hamburgo detallan los tipos de información que debe figurar en el conocimiento de embarque. Entre otros datos,



debe indicarse la naturaleza general de las mercancías, el número de bultos o de piezas, su peso o cantidad y el estado aparente de las mercancías. La lista de datos es más extensa que conforme a las Reglas de La Haya, ya que se requiere información adicional para aplicar el régimen de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo, que es más amplio que el de las Reglas de La Haya.

36. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, la omisión de uno de los datos exigidos no afecta a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque. Así se resuelve una cuestión de la que no se ocupaban las Reglas de La Haya y que se había solucionado de maneras diferentes en los sistemas jurídicos nacionales.

37. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, y también con las Reglas de La Haya, la información contenida en el conocimiento de embarque constituye una presunción, salvo prueba en contrario, de que el ponedor ha tomado a su cargo las mercancías descritas. Las Reglas de Hamburgo y el Protocolo de Visby establecen además que la descripción de las mercancías es concluyente en favor del tercero al que se hubiese transferido el conocimiento, si dicho tercero hubiese procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento. Las Reglas de Hamburgo establecen que, si el porteador no hace constar el estado aparente de las mercancías en el conocimiento de embarque, se considerará que las mercancías estaban en buen estado aparente. También aquí se resuelve una cuestión que era arnbigua en las Reglas de La Haya.

38. Si el porteador sabe o tiene motivos razonables para sospechar que la información que figura en el conocimiento de embarque, en cuanto a la naturaleza general de las mercancías, el número de bultos o de piezas, su peso o cantidad, es inexacta, o si carece de medios razonables para verificar dicha información, podrá, de conformidad con las Reglas de Hamburgo, incluir en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos. Estas disposiciones son más explícitas que las disposiciones equivalentes de las Reglas de La Haya.

39. A veces, el cargador pide al porteador que emita un conocimiento de embarque "limpio" (es decir, sin reservas) aunque el porteador pueda tener motivos para poner en duda la exactitud de la información facilitada por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o no disponer de medios razonables para verificar dicha información, o pueda haber descubierto defectos en



el estado de las mercancías. A cambio, el cargador se compromete a indemnizar al porteador por las pérdidas sufridas como resultado de la emisión de un conocimiento de embarque sin reservas. Las Reglas de Hamburgo establecen que este acuerdo es válido respecto del cargador a menos que el porteador tuviese intención de perjudicar a un tercero que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. Sin embargo, dicho acuerdo no tendrá efecto contra un tercero al que se hubiese transferido el conocimiento de embarque, incluido un consignatario.

b) Otros documentos de transporte

40. En el transporte marítimo es cada vez más frecuente la práctica de que los porteadores emitan documentos de transporte no negociables, tales como cartas de porte marítimo, en vez de conocimientos de embarque. Aunque los documentos comerciales se han venido utilizando en ciertas rutas durante algún tiempo, el uso de estos documentos se está extendiendo actualmente a otras rutas. Los documentos no negociables evitan ciertos problemas que han surgido en relación con el empleo de los conocimientos de embarque, tales como la llegada de las mercancías al punto de destino antes de que el conocimiento de embarque llegue a poder del consignatario.

41. Las Reglas de Hamburgo tienen en cuenta esta evolución, en primer lugar al aplicarse a los contratos de transporte marítimo de mercancías independientemente de que se haya emitido o no un conocimiento de embarque y, en segundo lugar, al establecer que un documento de transporte emitido por un porteador, que no sea un conocimiento de embarque, constituye no obstante una 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 el documento.

42. Toda vez que las Reglas de La Haya se aplican únicamente cuando se ha emitido un conocimiento de embarque, no se ocupan de otros tipos de documentos de transporte.

12. Reclamaciones y acciones

43. Las Reglas de Hamburgo contienen disposiciones que regulan los procedimientos tanto judiciales como arbitrales incoados de conformidad con las Reglas. Se han incluido reglas relativas al arbitraje, ya que el arbitraje se utiliza con frecuencia para resolver las controversias que surgen en relación con los contratos de transporte marítimo, y se consideró importante que las reglas regulasen ciertas cuestiones tales como la prescripción de acciones y la jurisdicción en relación con el arbitraje. Las Reglas de La



Haya no se ocupan de estas cuestiones.

a) Prescripción de las acciones

44. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, las reclamaciones en un procedimiento judicial o arbitral tienen un plazo de prescripción de dos años. La persona contra la cual se dirige la reclamación puede prorrogar este plazo de prescripción. De conformidad con las Reglas de La Haya, la acción debe incoarse en un plazo de un año. Las Reglas de Hamburgo establecen además que la parte declarada responsable de conformidad con las Reglas de Hamburgo dispone de un plazo adicional, después de expirado el plazo de prescripción de dos años, para incoar una acción de repetición contra un tercero que sea responsable ante ella. Las Reglas de La Haya contienen disposiciones equivalentes, que fueron añadidas por el Protocolo de Visby.

b) Jurisdicción

45. Las Reglas de Hamburgo exigen que los procedimientos judiciales o arbitrales se inicien en uno de los lugares especificados en las Reglas. La enumeración de lugares especificados es suficientemente amplia para tener en cuenta las necesidades prácticas del reclamante. Entre los lugares especificados figuran las jurisdicciones siguientes: el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado; el lugar de celebración del contrato de transporte, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia; el puerto de carga; el puerto de descarga; y cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte o en el acuerdo de arbitraje. También puede incoarse un procedimiento judicial en una jurisdicción en que haya sido embargado legalmente un buque perteneciente al mismo propietario del buque que efectúa el transporte, sin perjuicio del derecho del demandado a trasladar la acción a una de las jurisdicciones mencionadas supra. Además, las Reglas de Hamburgo permiten a las partes, después de presentar una reclamación, ponerse de acuerdo para incoar el procedimiento judicial ante cualquier otra jurisdicción; permiten asimismo un acuerdo de este tipo con respecto a los procedimientos de arbitraje siempre que este acuerdo reúna los demás requisitos para su validez. Las Reglas de La Haya no contienen disposiciones con respecto a la jurisdicción.

13. Otras disposiciones

46. Las Reglas de Hamburgo son obligatorias en el sentido de que las partes en un contrato de transporte marítimo no pueden limitar mediante acuerdo las responsabilidades y obligaciones que incumben



al porteador en virtud de las Reglas. Sin embargo, estas obligaciones y responsabilidades pueden aumentarse.

47. Otras disposiciones de las Reglas de Hamburgo se refieren a la relación entre las Reglas y la legislación sobre avería gruesa y otros convenios internacionales. Al pasar a ser parte en las Reglas de Hamburgo, un Estado que sea parte en las Reglas de La Haya, o en las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo de Visby, debe denunciarlas. En ciertas condiciones, esta denuncia puede aplazarse durante un período de hasta cinco años.

C. Uniformidad de la Legislación

48. Las Reglas de Hamburgo ofrecen mayores posibilidades de lograr la uniformidad de la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías que las Reglas de La Haya. En primer lugar, toda vez que las Reglas de La Haya se aplican únicamente cuando se ha emitido un conocimiento de embarque, la proporción importante y cada vez mayor del transporte marítimo en que no se emiten conocimientos de embarque no queda incluida en ellas. En segundo lugar, incluso en los casos en que se aplican las Reglas de La Haya, éstas no se ocupan de muchos aspectos de los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte. Una cuestión que no esté prevista en las Reglas de La Haya se resolverá por las normas de derecho internacional, que a menudo ofrecen soluciones diferentes, o con arreglo a las cláusulas del conocimiento de embarque, que pueden favorecer injustamente a una de las partes o que pueden surtir efectos diferentes en los distintos sistemas jurídicos nacionales.

49. Las Reglas de Hamburgo, en cambio, se ocupan de manera mucho más amplia de los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte. En consecuencia, ofrecen la posibilidad de una uniformidad total de la legislación en esta esfera. Sin embargo, para que esta posibilidad sea una realidad, es necesario que cuenten con la adhesión de los Estados de todo el mundo.

Secretaría de la CNUDMI
Centro Internacional de Viena
Viena Austria



3. LA FIGURA DEL CARGADOR MARÍTIMO EN EL DERECHO COMPARADO

a. España

i. Transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque¹⁰

Artículo 2.

Por contrato de transporte, a los efectos de la presente Ley, ha de entenderse únicamente el contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar, aplicándose igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamiento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento. Por mercancías, los bienes, objetos 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, efectivamente, transportado así. Y porteador, el naviero, armador o fletador, comprometido en un contrato de transporte con un cargador.

Artículo 14.

Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la entrega, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigne, 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.

Artículo 15.

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

Artículo 16.

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 exoneraciones 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 agente/s en cuanto a la carga, conservación, estiba transporte, custodia, cuidado 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, 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 sean de tal naturaleza que justifiquen un convenio especial.

Artículo 17.

Ninguna de las disposiciones de la presente Ley prohíbe al porteador o al cargador insertar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por la pérdida o daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado o conservación, antes de la carga o después de la descarga, en el plazo que define el artículo 1.

b. Chile

i. Código de Comercio¹¹

Art. 974. Se entiende por contrato de transporte marítimo aquel en virtud del cual el porteador se obliga, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

El contrato que comprenda transporte marítimo y además transporte por cualquier otro medio, estará regido por las normas de este párrafo, sólo por el período señalado en el artículo 982. Las otras etapas se regirán por las normas que correspondan al medio de transporte empleado.



Art. 975. Para todos los efectos de este párrafo, se entiende por:

- 1) Porteador o transportador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador;
- 2) Porteador efectivo o transportador efectivo, toda persona a quien el transportador ha encargado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte de éste, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución;
- 3) Cargador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador y toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha entregado efectivamente las mercancías al porteador en virtud del contrato de transporte marítimo, y
- 4) Consignatario, la persona habilitada por un título para recibir las mercancías.

Art. 976. Se entiende por mercancía toda clase de bienes muebles, comprendiendo también los animales vivos.

Cuando las mercancías se agrupen en contenedores, paletas u otros elementos de transporte análogos, o cuando estén embaladas, el término mercancías comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador.

Los equipajes se rigen por las disposiciones del contrato de pasaje.

Art. 977. El conocimiento de embarque es un documento que prueba la existencia de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el transportador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías y se ha obligado a entregarlas contra la presentación de ese documento a una persona determinada, a su orden o al portador.



Art. 978. Siempre que en este párrafo se emplee la expresión por escrito, se entenderá que ella comprende el telegrama, el télex u otros medios que estampen, registren o repitan lo expresado por cada parte mediante instrumentos o aparatos diseñados para tal efecto.

Sección Novena. De la responsabilidad del cargador

Art. 1012. Por regla general, el cargador, sus dependientes o agentes, sólo serán responsables de la pérdida sufrida por el transportador o por el transportador efectivo, o del daño sufrido por la nave, cuando la pérdida o el daño de que se trate, hayan sido causados por culpa o negligencia de dicho cargador, sus dependientes o agentes.

Art. 1013. En el caso de mercancías peligrosas, el cargador señalará, de manera adecuada, mediante marcas o etiquetas, las mercancías que tengan esa característica.

El cargador que ponga mercancías peligrosas en poder del transportador o de un transportador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y de ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el transportador o el transportador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto, esta omisión tendrá los siguientes efectos:

- 1 El cargador será responsable respecto del transportador y de todo transportador efectivo, de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y
- 2 Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

Las disposiciones de este artículo, no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías, a sabiendas de su carácter peligroso.



Aun cuando se ponga en conocimiento del transportador o del transportador efectivo el carácter peligroso de las mercancías, si éstas llegaren a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el transportador sea responsable en conformidad con lo dispuesto en los artículos 984 al 991 de este párrafo.

c. Venezuela

i. Ley de Comercio Marítimo¹²

Artículo 197. A los efectos de este Decreto Ley se entiende por:

1. Porteador: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte de mercancías por agua, con un cargador.
2. Porteador efectivo: toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías por agua o de una parte de este.
3. Cargador: toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado con un porteador un contrato de transporte de mercancías por agua. Así mismo, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al porteador.
4. Consignatario: toda persona facultada para recibir las mercancías.
5. Mercancías: todo bien susceptible de ser transportado por agua. Cuando estas se agrupen en un contenedor, una paleta u otro equipo de transporte análogo o cuando estén embaladas, el término comprenderá a ese equipo de transporte o ese embalaje, si ha sido suministrado por el cargador. Comprende además a los animales vivos transportados comercialmente por agua.
6. Contrato de transporte por agua: todo aquel en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por agua de un puerto a otro.
7. Conocimiento de embarque: documento que hace prueba de un contrato de transporte por agua o aquel que lo reemplace y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento correspondiente y según el cual las mercancías han de entregarse a una persona determinada, a la orden o al portador.
8. Falta Náutica: toda acción u omisión que genere negligencia o



culpa del Capitán, tripulantes u otros dependientes del porteador, o del piloto en la navegación y manejo técnico del buque.

Sección III

Obligaciones y Responsabilidad del Cargador

Artículo 227. El cargador debe entregar las mercancías al porteador en el tiempo, forma y lugar determinado contractualmente o por los usos o regulaciones administrativas del puerto de carga. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la indemnización de los daños y perjuicios sufridos por el porteador, la cual no excederá del flete estipulado.

Artículo 228. A falta de convenio entre las partes, el porteador asume los gastos de las operaciones de carga y de descarga.

Artículo 229. El cargador, sus empleados o agentes, no serán responsables de la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que éstas hayan sido causadas por culpa de los mismos.

Artículo 230. El cargador deberá identificar adecuadamente, las mercancías peligrosas, mediante marcas y distintivos.

Artículo 231. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador o porteador efectivo, le informará el carácter peligroso de aquellas y de las precauciones que deban adoptarse. En caso contrario, se establece lo siguiente:

1. El cargador será responsable respecto del porteador o porteador efectivo, de los perjuicios resultantes.
2. Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según el caso, sin que haya lugar a indemnización.

d. México

i. Ley de Navegación¹³

ARTICULO 98.- Se entiende por contrato de transporte de mercancías



por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

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

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el reglamento respectivo.

ARTICULO 100.- El conocimiento de embarque deberá contener:

- I. Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;
- II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;
- IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;
- V. El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;
- VII. La mención de los puertos de carga y de destino;
- VIII. La mención de la modalidad y tipo de transporte;



IX. El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y

X. El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

ARTICULO 105.- La empresa naviera o el operador, no serán responsables por daños a las mercancías que resulten de:

I. Faltas náuticas en la navegación, del capitán, tripulación o piloto;

II. Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de la empresa naviera o del operador;

III. Caso fortuito o fuerza mayor;

IV. Actos u omisiones del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes o representantes;

V. La naturaleza de las propias mercancías que ocasionen la disminución de volumen o peso;

VI. Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas;

VII. Vicios ocultos; y

VIII. Aquellos otros aspectos contemplados en el Código Civil.

El cargador proporcionará a la empresa naviera o al operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que él consigna e indemnizará a la empresa naviera o al operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos.

Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.



FUENTES CITADAS

- ¹ SÁNCHEZ Mora, Randall. El contrato de transporte marítimo en contenedores. Tesis para optar por le grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1987. p. 78. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 1815).
- ² LUQUE FERNÁNDEZ citado por JIMÉNEZ Nuñez, Bernal. La naturaleza jurídica del conocimiento de embarque. Tesis para optar por le grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1991. pp. 163-164. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 2248).
- ³ LUQUE FERNÁNDEZ citado por JIMÉNEZ Nuñez, Bernal. La naturaleza Jurídica del Conocimiento de Embarque. Tesis para optar por le grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1991. p. 165. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 2248).
- ⁴ SÁNCHEZ Mora, Randall. El contrato de transporte marítimo en contenedores. Tesis para optar por le grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1987. p. 78. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 1815).
- ⁵ SÁNCHEZ Mora, Randall. El contrato de transporte marítimo en contenedores. Tesis para optar por le grado de Licenciado en Derecho. San José: Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, 1987. p.81. (Localizada en la Biblioteca de la Facultad Derecho de la Universidad de Costa Rica, signatura 1815).
- ⁶ Código de Comercio. Ley N° 3284. Costa Rica, 30 de abril de 1964.
- ⁷ Reglas de la Haya. 25 de agosto de 1924.
- ⁸ Reglas de la Haya-Visby. 23 de febrero de 1968.
- ⁹ Reglas de Hamburgo, 1° de marzo de 1978.
- ¹⁰ Ley de 22 de diciembre de 1949
- ¹¹ Código de Comercio Chileno de noviembre 23 de 1865.
- ¹² Decreto N° 1.506 30 de octubre de 2001.



Centro de Información Jurídica en Línea



¹³ Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994.