

El Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque y sus protocolos de los años 1968 y 1979 (Reglas de La Haya y Reglas de Wisby)

JOAQUÍN ÁLVAREZ DEL CASTILLO

SUMARIO: I. Introducción. II. El conocimiento de embarque. III. Antecedentes de las Reglas de La Haya. IV. Las Reglas de La Haya. V. Anexo.

I. INTRODUCCIÓN

El artículo 104 de la Ley de Navegación¹ permite al naviero u operador² a limitar su responsabilidad por la pérdida o daño a las mercancías que transporte por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad, o a dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o, en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

En toda la Ley de Navegación no vuelve a haber referencia a cuáles exactamente son los tratados internacionales que al haber sido ratificados por nuestro país, forman parte del derecho interno y, por ende, son aplicables. Es importante, entonces, estudiar cómo se rige la limitación de la responsabilidad de los navieros u operadores bajo los tratados internacionales aplicables en nuestro país.

¹ Publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el día 4 de enero de 1994. En lo sucesivo L.N.

² La palabra naviero, operador, porteador o transportista, se usa indistintamente en el lenguaje especializado marítimo. Todas ellas se refieren al comerciante marítimo que se obliga a transportar mercancía de algún punto a otro a cambio del pago de un flete por parte del cargador o embarcador. Las Reglas de la Haya se refieren a "porteador", al igual que la Ley de Vías Generales de Comunicación.

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

- El Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque. Este convenio fue firmado en Bruselas, Bélgica, el 25 de agosto de 1924. Entró en vigor el 2 de junio de 1931, de acuerdo con el artículo 11. A efecto de facilitar esta exposición, en lo subsecuente me referiré a él como las Reglas de La Haya.
- Protocolo modificativo del Convenio Internacional de 25 de agosto de 1924 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Embarque (Reglas de Wisby). El protocolo fue firmado en Bruselas, Bélgica, el 23 de febrero de 1968. Entró en vigor el 23 de junio de 1977, de acuerdo con el artículo 13. Por conveniencia en el manejo de su nombre me refiero como las Reglas de Wisby.
- Protocolo que modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque del 25 de agosto de 1924, como se enmendaron por el Protocolo del 23 de agosto de 1968. Este protocolo fue firmado en Bruselas, Bélgica, el 21 de diciembre de 1979 y entró en vigor el 14 de febrero de 1984. A efecto de facilitar su manejo me referiré a esta enmienda como el Protocolo SDR.

Cabe señalar que las Reglas de La Haya y sus Protocolos Wisby y SDR, fueron aprobados, por la Cámara de Senadores, el 18 de diciembre de 1993, de acuerdo con el artículo 76 fracción primera de la Constitución Política, de acuerdo con la publicación del *Diario Oficial de la Federación* de 17 de enero de 1994. Las reglas fueron publicadas en el *Diario Oficial de la Federación* el 25 de agosto de 1994.

El objeto de este trabajo es realizar un breve análisis del concepto del conocimiento de embarque, los antecedentes de la regulación internacional y las características principales de las Reglas de La Haya. Es preciso señalar que el tema amerita un análisis mucho más extenso que el que se hace en esta introducción. Al final se transcribirán las Reglas de La Haya y sus protocolos, tal y como fueron publicadas en el *Diario Oficial de la Federación*.

II. EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

El conocimiento de embarque es un documento que representa carga. El embarcador, al momento en que su carga es recibida y embarcada por el transportista, le es entregado un conocimiento de embarque. Este documento representa la carga, pues en su anverso refiere la cantidad, calidad, peso y dimensiones de ésta. Es, pues, el consentimiento del transportista de que recibió la carga y que se constituye en su

depositario, con todas las obligaciones consecuentes, hasta que la entregue en el lugar de destino.

Otra característica del conocimiento de embarque es la de ser un contrato entre el transportista (naviero u operador) con el embarcador. En el reverso de los conocimientos de embarque, los cuales normalmente son redactados unilateralmente por los transportistas, encontramos las cláusulas del contrato de transporte; podemos decir que el conocimiento de embarque, en tanto contrato, es uno de adhesión o tipo, pues el embarcador, no puede modificarlas.

El conocimiento de embarque goza de los atributos de la negociabilidad. Si no se extiende a la orden, éste puede ser endosado, pasando la titularidad del mismo al endosatario. Así las cosas, el conocimiento de embarque es un instrumento útil para el comercio internacional de mercancías. Bancos, aseguradoras, navieros y comerciantes en general conciben al conocimiento de embarque como un documento esencial en el comercio actual.

El tenedor o consignatario del conocimiento de embarque, en principio, es quien detenta los derechos para recoger la mercancía en el lugar de destino del transporte. En este sentido, el conocimiento de embarque representa *prima facie* la propiedad de la carga por parte de su tenedor. Ésta es la cuarta e importantísima característica.

En caso de que no llegue la mercancía al lugar de destino, llegue dañada o con vicios, el transportista, en su carácter de depositario, debe responder a resarcir los daños causados. Sin embargo, el derecho marítimo ha creado la figura de la limitación de la responsabilidad como un medio esencial para fortalecer las flotas mercantes de los países.³

Las Reglas de La Haya son uno de los instrumentos de tipo internacional que establecen la limitación de la responsabilidad del transportista, cuando éste ha expedido un conocimiento de embarque.⁴ En este trabajo hago un estudio de los antecedentes, las características sobresalientes de las Reglas de La Haya y de sus protocolos, con el fin de apuntar los temas que deben ser discutidos extensamente.

III. ANTECEDENTES DE LAS REGLAS DE LA HAYA

Los Roles de Olerón son el primer antecedente que debemos considerar en el aspecto de comercio marítimo. Fueron promulgados por Leonor de Aquitania.

³ Para el transporte aéreo existe la figura de la limitación de la responsabilidad de acuerdo con la Convención Internacional de Transporte Aéreo, mejor conocida como la Convención de Varsovia. Ésta fue firmada en Varsovia, Polonia, el 11 de octubre de 1929. Hubo un protocolo de enmiendas en 1955, al que se le denomina el Protocolo de La Haya; así como el Protocolo de Montreal de 1975. México es parte de la Convención y sus protocolos de acuerdo a su publicación en el *Diario Oficial de la Federación* de fecha 13 de agosto de 1984.

⁴ La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Bienes por Mar de 1978, también conocida como las Reglas de Hamburgo, constituye otra alternativa de regulación en la materia.

Basados presumiblemente en las Leyes de Rodas⁵ e introducidos en Inglaterra alrededor del año 1190 por Ricardo I, hijo de Enrique y Leonor de Aquitania, los Roles codificaron los usos y costumbres en cuanto al transporte marítimo de mercancías. En general, consideraban al transportista como responsable absoluto de cualquier daño que sufriera la carga.

El Libro Negro del Almirantazgo⁶ codificó en Inglaterra los Roles de Olerón, conjuntando, en el año de 1336, los antiguos usos y costumbres marítimos.

El Consulado del Mar de Barcelona codificó en el siglo XV los usos y costumbres referentes, entre otras materias, al transporte de mercancías por mar. Retomaron en gran parte las disposiciones de los Roles de Olerón. Podemos decir, con bastante certeza, que la figura de la limitación de responsabilidad del transportista, en esa fecha, sólo se conocía mediante la institución de la fortuna de mar,⁷ la cual limitaba el pago de responsabilidades del armador al valor de su buque, pertenencias y armamentos.

El derecho que regulaba al comercio marítimo constituía, a través de las reglas regionales que se dieron a través de la costumbre, uno de los más perfectos ejemplos de homogeneidad. Esta situación cambió con Napoleón, quien enarbó la idea de la soberanía estatal, ordenando la codificación del derecho francés a través de los celeberrimos códigos que llevaban su nombre. Esta política codificadora la siguieron la mayoría de los países de ese tiempo. Obviamente la homogeneidad se rompió, causando un gran perjuicio al derecho marítimo. La dispersión legislativa imperó y causó problemas que las Reglas de La Haya han pretendido solucionar.

En el siglo XIX, a raíz de la promulgación de los códigos napoleónicos, cada país inició una labor legislativa muy profusa. Así las cosas, el Código de Comercio Español de 1929, Portugal 1833, Grecia 1834, Brasil 1850, el Código de Comercio Mexicano redactado por don Teodosio Lares, Turquía 1865, Italia 1865, Alemania 1871, entre otros.⁸

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

Estados Unidos resultó ser un país afectado por el abuso que los armadores y operadores infligían a los embarcadores. Los primeros no tenían responsabilidad civil o mercantil alguna por dañar o no entregar en tiempo la carga. Se abusó del principio de la autonomía de la voluntad del derecho privado, a efecto de que los

⁵ Rodas constituyó uno de los puertos marítimos más importantes del mediterráneo. Las Leyes de Rodas fueron presumiblemente promulgadas en el siglo tercero antes de Cristo. Fueron la primera codificación de usos y costumbres que se hizo en el mar mediterráneo. Una de las principales instituciones, que hasta la fecha existe, es la de la avería gruesa.

⁶ Black Book of Admiralty.

⁷ Institución contenida todavía en los artículos 132 a 134 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Esta ley fue publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 21 de noviembre de 1963.

⁸ SALGADO Y SALGADO, José Eusebio *El Conocimiento de Embarque y su régimen internacional* (México Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM 1994) 84.

conocimientos de embarque contuvieran cláusulas totalmente benéficas para los armadores y perjudiciales para los embarcadores.

En ese tiempo, Estados Unidos no contaba con una flota mercante mayor. Era un país predominantemente embarcador. Los productos de Norteamérica precisaban ser transportados a Europa, de manera segura y expedita. Como es bien conocido, la flota más grande de esos tiempos era la Británica, por esta razón Estados Unidos decidió promulgar el primero de julio de 1893 la Ley Harter.

La médula de la Ley Harter era evitar el abuso de los armadores sobre los embarcadores. Se propugnaba por reducir la discrecionalidad del armador u operador para insertar en los conocimientos de embarque, cláusulas que limitasen o exonerasen la responsabilidad de éstos. El armador no podía desentenderse en equipar y avituallar de manera conveniente el buque; estaba obligado a proveer un buque en buenas condiciones de navegabilidad. La Ley Harter aplicó un término que se ha convertido lugar común en el derecho marítimo, la debida diligencia⁹ que debe mostrar el armador con el fin de que el viaje sea lo más seguro posible de acuerdo a lo que un razonable y prudente armador hipotéticamente considerara.

Para el doctor Salgado, tres fueron las causas que provocaron la búsqueda de la uniformidad legislativa internacional sobre los conocimientos de embarque:

A) La necesidad de alcanzar, en el derecho marítimo, una uniformidad en el ámbito internacional, pues el tráfico marítimo tiene precisamente tal característica.

B) La necesidad de proteger a los cargadores frente al exceso de cláusulas de exoneración de responsabilidad que los porteadores o transportistas utilizaban en sus conocimientos de embarque.

C) Derivada de la anterior, insuficiencia de los derechos nacionales del siglo XIX para limitar esas cláusulas de exoneración.¹⁰

IV. LAS REGLAS DE LA HAYA

El Comité Maritime International (CMI) con sede en Bruselas, Bélgica, es un cuerpo de abogados marítimos, que se ha preocupado, desde fines del siglo pasado, por lograr en esta área del derecho, la uniformidad entre los países. A efecto de solucionar la grave crisis existente en materia de contratos de fletamento y conocimientos de embarque a que he hecho referencia, sostuvo una conferencia en 1907, en Venecia, y otra reunión de abogados, en Bremen en 1909. Ambas fueron infructuosas, no se logró acuerdo.

En París, en el año de 1911, se consideró elaborar un Código Internacional de Fletamento, no lográndose consenso alguno. En 1921, se celebró otra conferencia internacional en Copenhague, la cual tuvo la misma suerte. En 1921 en La Haya,

⁹ *Due diligence rule.*

¹⁰ *Supra* nota 6, p. 86.

el CMI y la Asociación de Derecho Internacional redactaron los artículos que posteriormente fueron adoptados en 1924 en Bruselas. Es por esta razón que estas reglas son conocidas como las Reglas de La Haya.¹¹

A. La aplicación de las Reglas de La Haya

Actualmente las Reglas de La Haya, por sí mismas o adicionadas por sus protocolos, de Wisby y SDR, están en vigor en la mayoría de los países con tradición marítima en el mundo. Para evitar confusiones, a México se le puede considerar un país miembro de las Reglas de La Haya-Wisby (pues accedió a las Reglas de La Haya de 1924 y a sus protocolos de Wisby de 1968 y el SDR de 1979).

La situación internacional de aplicación de las Reglas es muy complicada. Francia, por ejemplo, posee dos regímenes internacionales paralelos. Aplican las Reglas de La Haya a carga que proviene de un país miembro de éstas, y a la vez, aplican las Reglas de La Haya-Wisby a los cargamentos de exportación. Bélgica, al igual que México, aplica las Reglas de La Haya-Wisby a cargamentos de exportación, así como a los de importación.

La complejidad se acrecienta cuando analizamos la forma en que los países aplican las reglas en su derecho interno. Canadá y Australia entre otros, han promulgado leyes específicas en las que anexan las Reglas de La Haya, pero no forman parte de las mismas, es decir, ni las ratificaron ni han accedido a ellas, por lo que no se les puede considerar partes contratantes.¹²

Existen otros países que no han ratificado o accedido a las Reglas de La Haya y tampoco han actualizado su legislación para preverlas. Este era el caso de México hasta el año de 1994. Sin embargo, no podemos decir que en nuestro país fueran totalmente desconocidas, se aplicaban contractualmente mediante el clausulado de los conocimientos de embarque.

Las Reglas de La Haya aplican a los contratos de transporte de mercancías por agua en los que se haya expedido un conocimiento de embarque o documento similar. Los artículos primero inciso b) y segundo de las reglas y el artículo 98 de la LN, así lo establecen.

El artículo 10 de las Reglas de La Haya establece que la misma se aplicará a todo conocimiento de embarque formalizado en alguno de los estados contratantes. Por otro lado, normalmente los conocimientos de embarque contienen una cláusula que incorpora de manera expresa las Reglas de La Haya. A esta cláusula se le denomina *paramount*. En este orden de ideas, aunque la LN omite, de manera ciertamente sospechosa, hacer referencia a las Reglas de La Haya, todo conocimiento de embarque expedido en México, al ser país parte de dicha convención internacional, obliga a que las Reglas se apliquen aun cuando el conocimiento de

¹¹ *Supra* nota 6, p. 91.

¹² TETLEY, William *Marine Cargo Claims* (Montreal International Shipping Publications 1988) 4.

embarque no contenga la cláusula *paramount* y tampoco exista disposición expresa en la LN.

El protocolo Wisby en su artículo 5, el cual enmendó el artículo 10 de las Reglas de La Haya-Wisby, eliminó la necesidad de insertar en los conocimientos de embarque la cláusula *paramount*. Debemos tener especial interés en el inciso c), el cual textualmente indica:

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

c) El conocimiento estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las apliquen o les den efecto sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

B. La unidad de las Reglas Haya-Wisby

El protocolo Wisby debe ser considerado como reformas a las Reglas de La Haya; no son en ningún sentido una convención separada. Es importante tener presente lo que dispone el artículo 6 del protocolo Wisby en este sentido.

El Estado que acceda al protocolo Wisby, automáticamente da su consentimiento de acceder al conjunto que son las Reglas de La Haya-Wisby.

Sucede lo mismo en el Protocolo SDR. Su artículo VII, inciso 2, dispone que el país que acceda al mismo, de manera automática accede a las Reglas de La Haya, incluyendo sus enmiendas Wisby.

En mi particular punto de vista, no entiendo la razón de que este conjunto normativo haya sido publicado por separado. Consideramos que causa confusiones y errores en su aplicación.

C. Ámbito de aplicación de las Reglas Haya-Wisby

Las reglas se aplican al transporte de bienes entre dos puertos pertenecientes a dos países distintos, en los siguientes casos:

a) cuando un conocimiento de embarque se expide en un Estado parte (artículo 10(a),

b) el transporte proviene de un puerto perteneciente a un Estado contratante [artículo 10(b)],

c) las Reglas estén incorporadas por referencia en el contrato de transporte [artículo 10(c)].

Las Reglas de La Haya-Wisby se aplican a los siguientes contratos de transporte de mercancías por mar:

- a) conocimientos de embarque y documentos similares,
- b) recibos no negociables, *waybills*, extendidos en el curso ordinario del comercio,
- c) contratos verbales relativos a los incisos a) y b).
- d) Las reglas se aplican desde el momento en que la carga es embarcada hasta que ésta es descargada del buque [artículos 2, 1(b) y (e)].¹³ Aun así, las reglas en la práctica aplican desde el momento en que el transportista recibe la carga, la extensión de las reglas sucede por voluntad expresa de las partes.

Las Reglas de La Haya-Wisby no aplican cuando haya:

- a) contratos de transporte de animales vivos [artículo 1(c)],
- b) contratos en que la carga se transporte sobre cubierta, expresándose tal condición en el contrato [artículo 1(c)],
- c) transporte mediante pólizas de fletamento,¹⁴ a excepción de que el conocimiento de embarque haya sido expedido y regule expresamente la relación jurídica existente entre el transportista y el tenedor del conocimiento,
- d) recibos de carga no negociables,
- e) recibos de carga no-negociables expedidos en el transporte de cabotaje.

(Nuestra LN no indica nada al respecto, por lo que habrá de esperar a que los tribunales federales interpreten si se aplican las Reglas de La Haya-Wisby en este aspecto, o que se realice una reforma aclaratoria al respecto.)

D. Supuestos en que el transportista es responsable y no tiene derecho a limitar su responsabilidad

Normalmente cuando un contrato de transporte no se cumple por parte del naviero u operador, éste debe cubrir al embarcador o consignatario los daños que la carga sufrió, de acuerdo con los términos del contrato, la legislación nacional aplicable o la convención internacional aplicable.¹⁵ El transportista, en pocas palabras, si no puede limitar su responsabilidad, se convierte en el asegurador del embarcador.

¹³ Regla conocida como *tackle to tackle*.

¹⁴ Ver artículo 95 LN.

¹⁵ Reglas de La Haya; Reglas de La Haya-Wisby; Reglas de Hamburgo (1978, no ratificadas por México); Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, suscrito en Ginebra, Suiza, el 24 de mayo de 1980 y publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 27 de abril de 1982.

Si la violación al contrato es de tal manera importante, por ejemplo si se cometió un acto fraudulento o intencional, las cortes británicas y americanas han considerado que el transportista por voluntad propia no debe aplicarse el contrato y tampoco beneficiarse del privilegio de la limitación de responsabilidad. A este tipo de violaciones al contrato de transporte se les llama en el *common law*, *fundamental breaches of contract*.

En Estados Unidos, este rompimiento del contrato se le ha denominado *deviation* o *cuasi-deviation*, y en los países con tradición jurídica romanista, rescisión contractual o nulidad absoluta.

El problema a que nos enfrentamos radica en que la convención estudiada, no aplica claramente el principio de *fundamental breach of contract*, típico de países del *common law* ni la figura de la rescisión. De su lectura nos podemos percatar de una mezcla híbrida de ambos sistemas jurídicos: el derecho con tradición romanista y el derecho consuetudinario.

Las Reglas de La Haya contemplan tres casos específicos de *fundamental breach* o ruptura del contrato de transporte:¹⁶

- declaraciones falsas o inexactas por parte del embarcador [artículo 4(5)], cuarto párrafo,
- desviación geográfica no razonable [artículo 4(4)],
- carga sobre cubierta no justificable [artículo 1(c)].

Es importante manifestar que las Reglas de La Haya no consideran ni mencionan otro tipo de desviaciones o cuasi-desviaciones establecidas en la jurisprudencia de las cortes y en la doctrina, como pueden ser la sobrecarga o la no entrega de la carga al consignatario. Lo importante es tener en mente que a raíz de una desviación o cuasi-desviación, el armador puede perder su derecho a limitar su responsabilidad.

Las Reglas de La Haya presumen que la falsedad o inexactitud de declaraciones, así como la desviación geográfica, sean realizadas intencionalmente [artículo 4(4)].

La sanción por la desviación geográfica, según las Reglas de La Haya, se establece en el artículo 4. A *contrario sensu* de lo establecido en el artículo, entendemos que el transportista al desviarse pierde uno o todos de los siguientes derechos:

- a) la limitación por paquete,
- b) el tiempo de prescripción de un año para que el embarcador presente la demanda,
- c) la defensa del cuidado diligente, antes y al inicio de la aventura marítima,
- d) las limitaciones y exclusiones establecidas en el contrato.

¹⁶ *Supra* nota 11, p. 106.

En el caso de las cuasi-desviaciones, como pueden ser: transporte injustificado sobre cubierta, sobre peso, demora excesiva, las sanciones consisten, al igual que en las desviaciones, en que el transportista pierde todos sus derechos que le otorgan las Reglas de La Haya y el contrato.

El protocolo de Wisby agregó dos importantes supuestos: el artículo 4(5)(e) y el artículo 4(bis). Siguiendo al profesor Tetley,¹⁷ estos cambios se pueden resumir de la siguiente manera:

- la sanción para la falsedad de declaraciones o inexactitudes por parte del embarcador, no cambia en relación con las Reglas de La Haya.
- La desviación geográfica se retuvo en el protocolo Wisby, a excepción de la sanción, la cual se remitió al artículo 4(5)(e) de éste.
- Sucede lo mismo al inciso anterior, en relación al transporte injustificado sobre cubierta.
- El artículo 4(5)(e) es una novedad del protocolo, respecto al límite de responsabilidad por paquete o por kilogramo, en el caso de que el transportista intencionalmente incumpla con el contrato.
- El artículo 4(bis) es una novedad del protocolo con el fin de proteger a los empleados del transportista para que puedan limitar su responsabilidad al igual que éste.¹⁸

De acuerdo con las enmiendas Wisby, el *fundamental breach of contract* se aplica de la siguiente manera (artículo 4(5)(e):

- Los daños deben provenir de una acción u omisión del porteador que haya tenido lugar, ya con intención de causar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños. El profesor Tetley argumenta que esta reforma es muy excesiva, ya que la persona que actúa fraudulentamente, rara vez tiene la intención directa de causar un daño, lo que pretende es beneficiarse.¹⁹
- La carga de la prueba es para el actor. Ésta es también una exageración, de acuerdo con el profesor Tetley, pues la evidencia de cualquier violación nunca se encuentra a disposición del embarcador, sino del transportista.

El protocolo Wisby hace prácticamente imposible de romper el beneficio de la limitación de la responsabilidad en favor del transportista. El actor (embarcador o su consignatario) tiene la carga de la prueba para demostrar que el transportista actuó intencionalmente a sabiendas de que se podía ocasionar un daño.

¹⁷ *Supra* nota 11, p. 121.

¹⁸ Disposición derivada de la resolución de la Corte de Almirantazgo Británica en el caso *Adler v. Dickson (The Himalaya)* 1954, 2 Lloyd's Rep. 267; 1955, 1 Q.B. 158. Comúnmente se le llama *Himalaya Clause*.

¹⁹ *Supra* nota 11, p. 122.

E. Excepciones con que cuenta el transportista de acuerdo con las Reglas de La Haya-Wisby

El artículo 4 de las Reglas de La Haya enlistan las excepciones con que cuenta el transportista. Resulta evidente que son muy amplias, en la mayoría de los casos, el transportista encuentra una excepción para limitar su responsabilidad. Son, entonces, las aseguradoras de la carga, quienes afrontan el pago de los daños causados a los embarcadores. Anteriormente expusimos las posibilidades de que el transportista fuera responsable del pago total de los daños causados, es decir que no pueda limitar su responsabilidad. Sin embargo, es obvio que éstos casos son excepcionales y se derivan de juicios caros y engorrosos para el embarcador.

F. El límite de la responsabilidad establecido en las Reglas de La Haya y sus protocolos

Las Reglas de La Haya originalmente establecieron el límite de la responsabilidad con base en el valor de la libra esterlina. El máximo que el transportista estaba obligado a cubrir eran 100 libras esterlinas. Esta moneda, sin embargo, sufrió sucesivas devaluaciones en el transcurso del siglo.

Por esta razón, los estados parte de las reglas, consideraron que había que cambiar de unidad de valor. Se estableció en el protocolo Wisby (artículo 2,d), que la unidad había de ser el franco poinaré. Este valor se determinaba a partir de la unidad consistente en 65.5 miligramos de oro de 900 milésimas. Al igual que la libra esterlina, el valor del oro fluctuó, haciendo inmensas fortunas las cantidades que los transportistas pretendían limitar.

El Protocolo SDR estableció la unidad económica del Fondo Monetario Internacional, denominada derecho especial de giro.²⁰ El valor de cada unidad se basa en cálculos que hace el Fondo Monetario Internacional del valor de las principales monedas del mundo. Ha tenido una fluctuación cercana al dólar de los Estados Unidos de América. Este sistema ha probado ser conveniente, puesto que los valores se actualizan constantemente de acuerdo con los cambios económicos de las monedas en el mundo.

G. Conclusiones

Las Reglas de La Haya-Wisby son complicadas y envuelven problemas legales a los cuales las cortes en Inglaterra y Estados Unidos han creado multitud de criterios

²⁰ Su nombre en inglés: *Special Drawing Right (SDR)*.

jurisprudenciales. México, al ser reciente miembro de éstas, no tiene mayor experiencia en su aplicación. Por esta razón es importante impulsar su estudio.

Resulta clara la intención de proteger a los transportistas mediante las Reglas de La Haya-Wisby. En mi opinión, la balanza está cargada, una vez más, en contra de los embarcadores. La política de apoyo a los grandes capitales es la enarbolada por los defensores de las Reglas de La Haya-Wisby, esta política fue retomada por nuestro legislador.

Bajo la óptica de técnica legislativa, no veo la razón de haber adoptado los tres cuerpos normativos —los cuales en realidad son uno— por separado. Considero que se provoca confusión al leerlos. Igualmente, hubo poco cuidado por parte del legislador, al haber incorporado un párrafo totalmente ajeno a las reglas (ver letra cursiva, página 26).

Nos hacemos, entonces la pregunta: ¿qué no estamos volviendo a fomentar el abuso por parte de los armadores, como si las cosas estuvieran igual a las circunstancias que provocaron que se redactaran las Reglas de La Haya? Coincido plenamente con el doctor Salgado en cuanto a que las Reglas de Hamburgo, las cuales pueden ser materia de un comentario adicional en esta revista, convenían mucho más a un país que debe orientar su política a las exportaciones y no a la de fortalecer injustamente a su flota mercante.²¹

V. ANEXO

DECRETO de promulgación del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque

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

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

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

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

²¹ *Supra* nota 6, pp. 108 y ss.

de la Federación el día diecisiete del mes de enero del año de mil novecientos noventa y cuatro.

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

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

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

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

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

Bruselas, 25 de agosto de 1924

Artículo 1.

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

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

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

c) "Mercancías" comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el

contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta, y es en cierto modo transportado así.

d) “Buque” significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.

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

Artículo 2.

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

Artículo 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Las reservas por escrito son inútiles si el estado de las mercancías ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

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

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

7.- Cuando las mercancías hayan sido cargadas se pondrá en el conocimiento que entreguen al cargador, el porteador, el capitán o el agente del porteador, si el cargador lo solicita, una estampilla que diga "Embarcado", con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento provisto de la estampilla "Embarcado". El porteador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o las fechas del embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado, a los efectos de este artículo, si reúne las menciones del artículo 3, párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla "Embarcado".

8.- Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra

forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante exonerarán al porteador de su responsabilidad.

Artículo 4.

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

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

- a) De actos, negligencia o falta del Capitán, Marinero, Piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.
- b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.
- c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- d) De fuerza mayor.
- e) De hechos de guerra.
- f) Del hecho de enemigos públicos.
- g) De detención o embargo de Soberanos, Autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
- h) De restricción de cuarentena.
- i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su Agente o representante.
- j) De huelgas o *lockouts*, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
- k) De motines o perturbaciones civiles.
- l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.
- m) De disminución en volumen o peso, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
- n) De embalaje insuficiente.
- o) De insuficiencia o imperfección de las marcas.
- p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.

q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponde demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o hechos de los agentes o encargados del porteador.

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

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

5.- Ni el porteador ni el buque responderán, en ningún caso, de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por cantidad mayor de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento.

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

Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima diferente de la inscrita en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a la cifra anteriormente indicada.

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

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

Artículo 5.

El porteador podrá libremente abandonar todos o parte de los derechos y excepciones o aumentar las responsabilidades y obligaciones que le correspondan

con arreglo al presente Convenio, siempre que dicho abandono o aumento se inserten en el conocimiento entregado al cargador.

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

Artículo 6.

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

Los Convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales.

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

Artículo 7.

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

Artículo 8.

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

Artículo 9.

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

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

Artículo 10.

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

Artículo 11.

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

Los depósitos posteriores se harán por medio de notificación escrita, dirigida al Gobierno belga, acompañada del instrumento de ratificación.

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

Artículo 12.

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

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos del citado Gobierno.

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

Artículo 13.

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

Artículo 14.

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

Artículo 15.

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

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

Artículo 16.

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

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

HECHO en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.
(Siguen las firmas de los plenipotenciarios.)

PROTOCOLO DE LA FIRMA

Al proceder a la firma del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, los plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen insertas en el texto mismo del Convenio, al cual se refiere.

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

Dichas Partes se reservan expresamente el derecho:

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

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

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

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

Bruselas, 23 de febrero de 1968

Las Partes Contratantes,

Considerado que conviene modificar el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el 23 de agosto de 1924,

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1.

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

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

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

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

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

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

Artículo 2.

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

a) A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado.

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

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

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

d) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso.

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

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

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

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

Artículo 3.

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

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

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

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

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

Artículo 4.

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

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

Artículo 5.

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

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

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

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

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

Artículo 6.

Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el Protocolo serán considerados e interpretados como un sólo y un mismo instrumento.

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

Artículo 7.

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

Artículo 8.

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

Artículo 9.

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

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

Artículo 10.

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

Artículo 11.

1. El presente Protocolo será ratificado.

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

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

Artículo 12.

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

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

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

Artículo 13.

1. El presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha de depósito de diez instrumentos de ratificación o de adhesión, de los que al menos cinco deberán proceder de Estados que posean cada uno un tonelaje global igual o superior a un millón de toneladas de registro bruto.

2. Con respecto a cada Estado que ratifique el presente Protocolo o se adhiera a él después de la fecha de depósito del instrumento de ratificación o de adhesión que determine la entrada en vigor conforme al párrafo 1 de este artículo, el presente

Protocolo entra en vigor tres meses después del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 14.

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

Artículo 15.

1. Todo Estado Contratante podrá, en el momento de la firma, ratificación o adhesión o en todo momento ulterior, notificar por escrito al gobierno belga a cuáles de los territorios sometidos a su soberanía o de cuyas relaciones internacionales se ocupa se aplica el presente Protocolo.

El Protocolo será aplicable a dichos territorios tres meses después de la fecha de recepción de esa notificación por el gobierno belga, pero no antes de la fecha de entrada en vigor del presente Protocolo con respecto a tal Estado.

2. Esta extensión surtirá efecto también para el Convenio si éste no es todavía aplicable a esos territorios.

3. Todo Estado Contratante que haya hecho una declaración conforme al párrafo 1 de este artículo podrá en todo momento notificar al gobierno belga que el presente Protocolo deja de aplicarse a los territorios de que se trate. Esta denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción por el gobierno belga de la notificación de denuncia, y surtirá efecto también con respecto al Convenio.

Artículo 16.

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

Artículo 17.

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

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

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

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

4. Las denuncias recibidas conforme al artículo 14.

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

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

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

**PROTOCOLO QUE MODIFICA LA CONVENCIÓN INTERNACIONAL
PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA
DE CONOCIMIENTO DEL 25 DE AGOSTO DE 1924 COMO
SE ENMENDÓ POR EL PROTOCOLO DEL 23 DE FEBRERO
DE 1968 (REGLAS SDR)**

(Bruselas, 21 de diciembre de 1979)

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

Han acordado lo siguiente:

Artículo I

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

Artículo II

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

“a) Salvo que la naturaleza y valor de las mercancías hayan sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador, ni el buque serán, en ningún caso, responsables de la pérdida o daño de

las mercancías o con ellas relacionadas por una suma superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas aplicándose el límite más elevado”.

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

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

No obstante, cuando el Estado no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y su legislación no permita aplicar las disposiciones anteriormente previstas, puede, en el momento de la ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 o incluso posteriormente, declarar que los límites de responsabilidad previstos en esta Convención y aplicables en su territorio, se calcularán de la forma siguiente: (i) 10.000 unidades monetarias para las sumas de 666,67 monedas de cuenta mencionada en la letra (a) del párrafo 5 del presente Artículo; (ii) 30 unidades monetarias, para la suma de las dos unidades de cuenta mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 del presente Artículo. La unidad monetaria referida anteriormente corresponde a 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades anteriormente citadas se realizará según la legislación del Estado en cuestión. El cálculo y la conversión mencionados se realizarán de forma que expresen, en la medida de lo posible, la moneda nacional del Estado al mismo valor real para las cantidades mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 de este Artículo que el expresado en unidades de cuenta. “Los Estados comunicarán, según los casos, en el momento del depósito del instrumento de ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 y cada vez que se cambie el sistema de cálculo o el valor de la moneda nacional con relación a la unidad de cuenta o a la unidad monetaria.”

Artículo III

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

Artículo IV

- (1) Las Partes contratantes pueden en el momento de la firma o ratificación o adhesión al Protocolo, declarar que no se consideran vinculadas por el Artículo III.
- (2) La Parte contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento mediante su notificación al Gobierno belga.

Artículo V

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

Artículo VI

- (1) El presente Protocolo será objeto de ratificación.
- (2) La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no es Parte de la Convención tendrá el efecto de ratificación de la Convención.
- (3) Los instrumentos de ratificación serán depositados con el Gobierno belga.

Artículo VII

- (1) Los Estados no comprendidos en el Artículo V podrán adherirse al Protocolo.
- (2) La adhesión al presente Protocolo produce el efecto de la adhesión a la Convención.
- (3) El Gobierno belga será depositario de los instrumentos de adhesión.

Artículo VIII

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

Artículo IX

- (1) Las Partes contratantes podrán denunciar el presente Protocolo mediante notificación al Gobierno belga.
- (2) La denuncia producirá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación por el Gobierno belga.

Artículo X

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

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

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

Artículo XI

El Gobierno belga notificará a los Estados signatarios o adherentes:

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

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

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

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

(5) Las declaraciones conforme al Artículo IV.

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

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

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

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

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