

ANEXO

Cuadro comparativo del Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque de 1924 (Reglas de La Haya) y sus protocolos que lo adicionan de 1968 (Reglas de Wisby) y de Bruselas de 1979, y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo).

CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, REGLAS DE LA HAYA, Y LOS PROTOCOLOS DE BRUSELAS QUE LO MODIFICAN, REGLAS DE WISBY, 1968 y 1979 *

ARTÍCULO 1o.

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

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

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

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

* *Conventions Internationales de Droit Maritime*, Amberes, Comité Marítimo International, 1977, pp. 27 a 39.

Menéndez Menéndez, Aurelio, y Iglesias Prada, Juan Luis, *Códigos de las Leyes Marítimas*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1980, pp. 1827 a 1836.

De Azcárraga, José Luis, *Legislación Internacional Marítima*, Madrid, Ministerio de Marina, 1955, pp. 699 a 706.

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, REGLAS DE HAMBURGO **

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.

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.

5. El término “mercancías” comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta y otro elemento de

** Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, *A/CONF.89/13*. Nueva York, Naciones Unidas, 30 de marzo de 1978. Con tres Anexos, el primero de los cuales tiene el texto del Convenio, que fue adoptado el 30 de marzo de 1978 y en vigor el 1.º de noviembre de 1992.

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.

"Ratificación del Protocolo de Bruselas de 1979". *Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo*, Madrid, Asociación Española de Derecho Marítimo, núm. 1, 1984, pp. 53 a 65.

El Convenio fue adoptado el 25 de agosto de 1924, habiendo entrado en vigor el 2 de junio de 1931. El Protocolo a su vez se adoptó el 23 de febrero de 1968 y entró en vigor el 23 de junio de 1977. Los textos los tomamos de las obras españolas, pero para evitar usar palabras equívocas, hemos revisado el texto francés original.

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

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

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

7. Por “conocimiento de embarque” se entiende un documento que hace prueba de un contrato de 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 2o.

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

ARTÍCULO 3o.

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

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

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

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

**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.

a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.

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

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

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

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

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de más buques determinados y se indicará la fecha o las fechas

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 descritos conforme al párrafo tercero, *a)*, *b)* y *c)*.

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

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

ARTICULO 16. CONOCIMIENTO DE EMBARQUE: RESERVAS Y VALOR PROBATORIO

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías, y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre 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.

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 su caso

fue agregado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su artículo 1o. inciso 1).

5. Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del portador 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.

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

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.

ARTICULO 17. GARANTIAS PROPORCIONADAS POR EL CARGADOR

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable 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.

ARTICULO 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.

acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas. No obstante, este plazo podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción. (El texto de este apartado quedó modificado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su artículo 1o. inciso 2).

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

6 bis. Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal

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 a la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

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

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

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.

ARTÍCULO 20. PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejer-

que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación.

(El texto de este inciso se agregó por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su artículo 1o. inciso 3).

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

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

cite 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 ejerce la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

ARTÍCULO 15. CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE EMBARQUE

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

ARTICULO 23. ESTIPULACIONES CONTRACTUALES

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

ARTICULO 4º

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

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

a) De actos, negligencia o falta del capitán, 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 ("Act of God" Acto de Dios).

e) De hechos de guerra.

f) Del hecho de enemigos públicos.

g) De detención o embargo por soberanos o autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.

h) De restricción de cuarentena.

i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.

j) De huelgas o cierres (lockouts), o de paros o de trabas, impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.

k) De motines o perturbaciones civiles.

l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.

ARTÍCULO 5. FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

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

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

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

4. a) El porteador será responsable:

- 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 podrían 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.

m) De disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.

n) De embalaje insuficiente.

o) De insuficiencia o imperfección de las marcas.

p) De los vicios ocultos que escapen a una diligencia razonable.

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

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

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

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

ARTICULO 12. NORMA GENERAL

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

ARTICULO 5. FUNDAMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD

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

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable 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.

5. a) A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o 2 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose de ambos límites el 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 o, a falta de cotización en bolsa y de precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de la misma naturaleza y calidad.

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

(El inciso d) fue modificado por el Protocolo de Bruselas del 21 de diciembre de 1979).

d) La unidad de cuenta mencionada en el presente artículo será el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La cuantía mencionada en el inciso a) del presente párrafo se convertirá en la moneda nacional con arreglo al valor de dicha moneda en

ARTÍCULO 6. LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2.5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

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

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

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

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

una fecha que se determinará por la ley de la jurisdicción a que se someta el caso.

El valor en Derechos Especiales de Giro de una moneda nacional de un Estado que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará siguiendo el método de evaluación aplicado por el Fondo Monetario Internacional, en la fecha en cuestión, para sus propias operaciones y transacciones. El valor en Derechos Especiales de Giro de una moneda nacional de un Estado no miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará en la forma fijada por dicho Estado.

Sin embargo, un Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita la aplicación de las disposiciones previstas en los párrafos anteriores podrá, en el momento de la ratificación del Protocolo de 1979 o de la adhesión al mismo o incluso en otro momento ulterior, declarar que los límites de la responsabilidad previstos en el presente Convenio y aplicables en su territorio se fijarán en la forma siguiente:

- i) 10,000 unidades monetarias en lo que respecta a la cuantía de 666.67 unidades de cuenta mencionada en el inciso a) del párrafo 5 del presente artículo
- ii) 30 unidades monetarias en lo que respecta a la cuantía de 2 unidades de cuenta mencionada en el inciso a) del párrafo 5 del presente artículo.

La unidad monetaria a que se hace referencia en el párrafo anterior corresponde a 65,5 miligramos de oro fino de 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cuantías mencionadas antes se efectuará con arreglo a la legislación del Estado de que se trate.

El cálculo y la conversión mencionadas antes se harán de forma que se exprese en moneda nacional del Estado, en la medida de lo posible, el mismo valor real para las cuantías mencionadas en el inciso a) del párrafo 5 del presente artículo, que el expresado en unidades de cuenta. Los Estados comunicarán al Depositario su método de cálculo o los resultados de la conversión, según los casos, en el momento del depósito del instrumento de ratificación o adhesión y cada vez que se produzca un cambio en su método de cálculo o en el valor de su moneda nacional con relación a la unidad de cuenta o a la unidad monetaria.

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 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 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 instrumen-

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

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

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

h) Ni el porteador ni el buque serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor. (El texto del inciso 5 de este artículo fue modificado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su artículo 2o.).

tos 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 la conversión.

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 6. LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD

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

6. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habría consentido el porteador, el capitán o el agente del porteador, si conociesen su naturaleza o carácter, podrán, en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas 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 4o. bis

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

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.

*ARTICULO 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 daño de las mercancías a que se refiera el con-

acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual.

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

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

4. No obstante, el empleado o agente del porteador no podrá prevalerse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían. (Este artículo fue agregado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su artículo 3o.).

trato 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 sobrevendría 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 5o.

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

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas del fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamiento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio.

Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.

ARTÍCULO 6o.

No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el porteador, capitán o agente del porteador y el cargador están en libertad, tratándose de mercancías determinadas, cualesquiera que sean, para otorgar contratos, estableciendo las condiciones que crean convenientes relativas a la responsabilidad y a las obligaciones del porteador para estas mercancías, así como los derechos y las exenciones del porteador respecto de estas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado del buque para navegar, siempre que esta estipulación no sea contraria al orden público o concerniente a los cuidados o diligencia de sus

ARTÍCULO 23. ESTIPULACIONES CONTRACTUALES

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

ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

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.

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.

comisionados o agentes en cuanto la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento, y que las condiciones del acuerdo recaído se inserten en un recibo, que será un documento no negociable y llevará la indicación de este carácter.

Los Convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales.

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

ARTICULO 7o.

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o 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.

ARTICULO 4. PERIODO DE RESPONSABILIDAD

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

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

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

- i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
- ii) De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas.

b) Hasta el momento en que las haya entregado:

- i) Poniéndolas en poder del consignatario; o
- ii) En los casos en que el consignatario no 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

ARTÍCULO 8o.

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 9o.

El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales o leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares. (Este artículo fue modificado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 o Reglas de Wisby en su artículo 4o.).

- 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 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 la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

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

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

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

ARTICULO 10

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

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

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

Este Artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes. (Este artículo fue modificado por el Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968 de Wisby en su artículo 5o.).

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 que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y 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 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de

ARTICULO 11.

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

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

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

ARTICULO 12.

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

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

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 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.

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

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 estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

ARTÍCULO 14.

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

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.

Podría señalarse como correlativo el artículo 2, que se refiere al ámbito de aplicación, pero como hoy día casi no existen ya dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados, u otras formas de sujeción, no consideramos que exista algún artículo correlativo al artículo 13, máxime que recordamos aquí la famosa Resolución 1514 de las Naciones Unidas, por la que se reconoció plenamente el derecho que tienen todos los pueblos a la libre determinación, fue emitida el 14 de diciembre de 1960.

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 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.

ARTICULO 34. DENUNCIA

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

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

Creemos aquí oportuno incluir el artículo 31 que se refiere a la Denuncia de otros Convenios y que hace expresa referencia al Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque, del 25 de agosto de 1924.

ARTICULO 31. DENUNCIA DE OTROS CONVENIOS

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

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

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

ARTICULO 16.

Cada Estado contratante tendrá 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.

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 periodo 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.

También creemos oportuno incluir el artículo 33, que se refiere a la Revisión de las cuantías de la limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria, ya que se prevé la posibilidad de convocar a una conferencia para ello.

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.

Ahora pasaremos a revisar los artículos que nos faltaron del Protocolo de Bruselas del 23 de febrero de 1968, relacionados con el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías del 30 de marzo de 1978.

ARTÍCULO 6o.

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

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

ARTÍCULO 7o.

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.

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 8o.

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

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.

ARTICULO 9o.

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

2. Toda Parte contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en todo momento retirarla mediante notificación dirigida al Gobierno Belga.

ARTICULO 10.

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

ARTICULO 11.

1. El presente Protocolo será ratificado.
2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio implicará la adhesión al Convenio.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados en poder del Gobierno Belga.

ARTICULO 12.

1. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de los organismos especializados de las Naciones Unidas que no hayan estado representados en el 12o. 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.

ARTÍCULO 29. RESERVAS

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Su correlativo sería el artículo 28 que ya antes citamos al analizar el texto del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque.

Al igual que el artículo anterior su correlativo sería el artículo 28, además del artículo 27 que se refiere al depositario.

Asimismo, a este artículo corresponde el artículo 28, que se refiere a la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.

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 de adhesión, de los que al menos cinco deberán proceder de Estados que posean cada uno un tonelaje global igual o superior a un millón de toneladas de registro bruto.

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

ARTÍCULO 14.

1. Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Protocolo mediante notificación dirigida al Gobierno Belga.

2. Esta denuncia implicará la denuncia del Convenio.

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

ARTÍCULO 15

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

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

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

Su correlativo sería el artículo 30 que se refiere a la entrada en vigor.

El artículo correlativo sería el 34, que se refiere, precisamente, a la denuncia del Convenio.

Se puede hacer el mismo comentario que hicimos al examinar el artículo 13 de las Reglas de La Haya.

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

ARTICULO 16.

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

ARTICULO 17.

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

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas conforme a los artículos 10, 11 y 12.
2. La fecha en la que el presente Protocolo entrará en vigor conforme al artículo 13.
3. Las notificaciones sobre aplicación territorial hechas conforme al artículo 15.
4. Las denuncias recibidas conforme al artículo 14.

Podrá decirse que corresponden a este artículo los artículos 30 y 31 relativos a la entrada en vigor y a la denuncia de otros convenios.

Ahora procederemos a mencionar los textos de los artículos que no concuerdan con ninguno de los artículos de las Reglas de La Haya o de las Reglas de Wisby, así como la designación de cada una de las partes en que se dividen las Reglas de Hamburgo.

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES
(Artículos 1 a 3)

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
(Artículos 4 a 11)

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 el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.

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

ARTICULO 10. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR Y DEL PORTEADOR EFECTIVO

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

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 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 (Artículos 12 y 13)

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE (Artículos 14 a 18)

ARTÍCULO 16. CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE: RESERVAS Y VALOR PROBATORIO

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

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado *k*) del párrafo 1 del

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

ARTICULO 17. GARANTIAS PROPORCIONADAS POR EL CARGADOR

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

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

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

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 (Artículos 19 a 22)

ARTICULO 19. AVISO DE PÉRDIDA, DAÑO O RETRASO

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

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

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

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

ARTÍCULO 20. PRESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES

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

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

4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese periodo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

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 es 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.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

(Artículos 23 a 26)

ARTÍCULO 23. ESTIPULACIONES CONTRACTUALES

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

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

PARTE VII. CLÁUSULAS FINALES

(Artículos 27 a 34) *

* Es muy importante reconocer que como base de partida para elaborar este cuadro comparativo de las disposiciones de ambos Convenios tuvimos el trabajo de las Naciones Unidas: Conocimientos de Embarque. Cuadro comparativo de las disposiciones jurídicas relativas a la reglamentación internacional del transporte marítimo de mercancías. Preparado por la Secretaría de la UNCTAD. *TD/B/C.4/ISL/19/Supp.1*. Ginebra, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 31 de octubre de 1975, 17 pp.