

**TEXTO DEFINITIVO**

**Tratado O-0532**

**(Antes Ley 15787)**

**Fecha de Actualización: 31/03/2013**

**Rama: Derecho Internacional Público**

**CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS  
EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS**

Art. 1.- En la presente Convención las siguientes palabras se emplean en el sentido preciso indicado a continuación:

a) "Transportador" comprende al propietario del buque o al fletador que ha hecho un contrato de transporte con un cargador;

b) "Contrato de Transporte" se aplica únicamente al contrato de transporte comprobado por un conocimiento o por cualquier documento similar que habilite para el transporte de las mercaderías por mar; se aplica también al conocimiento o documento similar extendido en virtud de un contrato de fletamiento, a partir del momento en que ese documento habilitante rige las relaciones entre, el transportador y el tenedor del conocimiento;

c) "Mercaderías" comprende bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara como puesto sobre cubierta y es así transportado de hecho;

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

e) "Transporte de mercaderías" abarca el tiempo transcurrido desde la carga de las mercaderías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

Art. 2.- Bajo reserva de las disposiciones del art. 6, en todos los contratos de transporte de mercaderías por mar, el transportador, en lo concerniente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de dichas mercaderías, estará sujeto a las responsabilidades y obligaciones y beneficiará de los derechos e inmunidades que se estipulan a continuación.

Art. 3.-

1. Antes y al principio del viaje, el transportador deberá cuidar debidamente de:

- a) Poner el buque en estado de navegabilidad;
- b) Dotar de tripulación, equipar y abastecer debidamente al buque;
- c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras de enfriamiento y frigoríficas y demás partes del buque en las que se cargan mercaderías para su recibo, transporte y conservación.

2. El transportador, bajo reserva de las disposiciones del art. 4, procederá debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas.

3. Después de haber recibido y tomado a su cargo las mercaderías, el transportador, o el capitán o agente del transportador, deberá, a pedido del cargador, expedir al cargador un conocimiento que indique entre otras cosas;

- a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercaderías tales como son dadas por escrito por el cargador antes de que comience la carga de esas mercaderías siempre que esas marcas sean impresas o aplicadas de cualquier otro modo en forma clara en las mercaderías no embaladas o en los cajones o embalajes dentro de los cuales están contenidas las mercaderías, de suerte que deberían normalmente quedar legibles hasta el fin del viaje;
- b) El número de bultos, o el de unidades, o la cantidad o el peso, según los casos, tales como los haya dado por escrito el cargador;
- c) El estado y el acondicionamiento aparente de las mercaderías.

Sin embargo, ningún transportador, capitán o agente del transportador tendrá la obligación de declarar o de mencionar en el conocimiento ninguna marca, número cantidad o peso de los cuales tenga fundada razón para sospechar que no corresponden exactamente a las mercaderías efectivamente recibidas por él o que no haya tenido medios razonables de verificar.

4. Dicho conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario del recibo por parte del transportador de las mercaderías tales como están descritas en el mismo de conformidad con el parágrafo 3. a), b) y c).

5. Se considerará que el cargador ha garantizado al transportador, en el momento de la carga la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, según

él los ha facilitado, y el cargador indemnizará al transportador por todas las pérdidas, daños y gastos provenientes o resultantes de inexactitudes sobre esos puntos.

El derecho del transportador a dicha indemnización no limitará en forma alguna su responsabilidad y sus compromisos en virtud del contrato de transporte con respecto a toda persona que no sea el cargador.

6. A no ser que se dé por escrito al transportador o a su agente en el puerto de desembarque un aviso de las pérdidas o daños y de la naturaleza general de esas pérdidas o daños, antes o en el momento de retirar las mercaderías y de su entrega a la custodia de la persona que tenga derecho a la entrega en virtud del contrato de transporte, ese retiro constituirá, hasta prueba en contrario, una presunción de que las mercaderías han sido entregadas por el transportador tal como están descritas en el conocimiento.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse dentro de un plazo de 3 días después de la entrega.

Las reservas escritas son inútiles si el estado de la mercadería ha sido comprobado por inspección en el momento del recibo.

En todo caso, el transportador y el buque estarán eximidos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a no ser que se entable una acción dentro de un plazo de un año a partir de la entrega de las mercaderías o de la fecha en que hubiesen debido ser entregadas.

En caso de pérdida o daños seguros o supuestos el transportador y el receptor se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de la mercadería y la verificación del número de bultos.

7. Cuando las mercaderías hayan sido cargadas, el conocimiento que expida el cargador, el transportador, capitán o agente del transportador será, si el cargador lo pide, un conocimiento con la mención "Embarcado", siempre que, si el cargador ha recibido previamente algún documento que le dé derecho a esas mercaderías, restituya ese documento contra la entrega de un conocimiento " Embarcado". El transportador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, en el documento previamente recibido, el o los nombres del o de los buques en los cuales han sido embarcadas las mercaderías, y la fecha o las fechas del embarque y, a los fines de este artículo cuando dicho documento tenga esas anotaciones, se considerará si contiene las menciones del art. 3, parágrafo 3 que constituye un conocimiento con la mención "Embarcado".

8. Todas las cláusulas, convenciones o acuerdos en un contrato de transporte que eximan al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño

ocasionados a mercaderías por causas de negligencia, culpa o falta de cumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo o que atenúen esa responsabilidad en una forma que no sea la prescrita por esta Convención, serán írritos, nulos y sin efecto. Una cláusula que ceda el beneficio del seguro al transportador o cualquier cláusula similar será considerada como que exime al transportador de su responsabilidad.

Art. 4.- 1. Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños provenientes o resultantes del estado de innavegabilidad, a no ser que sea imputable a una falta de cuidado razonable por parte del transportador al poner al buque en estado de navegabilidad o al dotarlo de tripulación, equipo o abastecimiento convenientes, o al preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras de enfriamiento y frigoríficas y demás partes del buque en las que se cargan mercaderías, de suerte que sean aptas para el recibo, el transporte y la preservación de las mercaderías, todo de conformidad con las prescripciones del artículo 3, parágrafo 1. Cada vez que una pérdida o un daño haya resultado de la innavegabilidad la prueba de que se ha ejercido cuidado razonable recaerá sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que quiera hacer valer las exenciones previstas en este artículo.

2. Ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño resultantes o provenientes de:

- a) Acciones, negligencia u omisión del capitán, marino, práctico empleados del transportador en la navegación o en la administración del buque;
- b) Un incendio, a no ser que sea causado por la acción u omisión del transportador;
- c) Riesgos, peligros o accidentes del mar o de otras aguas navegables;
- d) Un "acto de Dios";
- e) Hechos de guerra;
- f) Enemigos públicos;
- g) Un decreto o imposición de príncipe, autoridades o pueblo, o de un embargo judicial;
- h) Una restricción de cuarentena;
- i) Una acción u omisión del cargador o propietario de la mercaderías, de su agente o representante;

j) Huelgas o lockouts, o de paros o trabas puestas al trabajo, por cualquier causa que sea, parcial o completamente;

k) Motines o tumultos civiles;

l) Un salvamento o tentativa de salvamento de vidas o de bienes en el mar;

m) La merma en volumen o en peso o de cualquier otra pérdida o daño resultante de un efecto oculto, de la naturaleza especial o defecto propio de la mercadería;

n) Una insuficiencia de embalaje;

o) una insuficiencia o imperfección de marcas;

p) Defectos ocultos que escapen a una vigilancia razonable;

q) Cualquier otra causa que no provenga de un acto o de culpa del transportador o de un acto o de culpa de los agentes o empleados del transportador, pero la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, quien deberá comprobar que ni la culpa personal ni el acto del transportador ni la culpa o el acto de los agentes o empleados del transportador han contribuido a la pérdida o al daño.

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

4. Ninguna desviación para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar, ni ninguna desviación razonable serán consideradas como una infracción a esta Convención o al contrato de transporte, y el transportador no será responsable de ninguna pérdida o daño resulte de ello.

5. El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a la mercadería o concernientes a las mismas por una suma que exceda de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercaderías hayan sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento. Esa declaración así anotada en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no comprometerá al transportador, quien podrá discutirla. Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador, y el cargador podrá ser determinada una suma máxima diferente de la establecida en este párrafo, siempre que ese máximo convencional no sea inferior a la cifra arriba mencionada. Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso de pérdidas o daños causados a las mercaderías o

concernientes a las mismas, si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6. Las mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habrían permitido el transportador, el capitán o el agente del transportador en conocimiento de su naturaleza o su carácter, podrán en cualquier momento antes de su descarga ser desembarcadas en cualquier lugar o destruidas o hechas inofensivas por el transportador sin indemnización, y el cargador de esas mercaderías será responsable de todo daño y gastos que provengan o resulten directa o indirectamente de su embarque. Si alguna de esas mercaderías embarcadas con conocimiento y consentimiento del transportador llegare a constituir un peligro para el buque o la carga, podrá del mismo modo ser desembarcada o destruida o hecha inofensiva por el transportador, sin ninguna responsabilidad por parte del transportador, salvo por concepto de averías comunes, si las hay.

Art. 5.- Cualquier transportador podrá abandonar libremente toda o parte de sus derechos y exenciones o aumentar sus responsabilidades y obligaciones, tal como unos y otros están previstos en la presente convención, siempre que ese abandono o aumento figure en el conocimiento expedido al cargador. Ninguna disposición de la presente convención se aplica a las cartas-partidas; pero los conocimientos que se otorguen en el caso de un buque sujeto a las disposiciones de una carta-partida, deberán ajustarse a los términos de la presente Convención. Ninguna disposición de estas reglas será considerada como impedimento para la inserción de un conocimiento de cualquier disposición lícita con respecto a averías comunes.

Art. 6.- No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, cualquier transportador, capitán o agente del transportador y cualquier cargador estarán en libertad, tratándose de determinadas mercaderías, cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera condiciones concernientes a la responsabilidad y las obligaciones del transportador para con esas mercaderías, como también a los derechos y exenciones del transportador con respecto a esas mismas mercaderías o concernientes a sus obligaciones con respecto al estado de navegabilidad del buque en la medida en que esa estipulación no sea contraria al orden público, o concernientes al cuidado o diligencia de sus empleados o agentes en cuanto al cargamento, a la manutención, a la estiba, al transporte, a la custodia, al cuidado y a la descarga de las mercaderías transportadas por mar, siempre que en ese caso no haya sido ni sea expedido ningún conocimiento y que las condiciones del acuerdo celebrado se hagan figurar en un recibo que será un documento no negociable, y llevará constancia de ese carácter. Toda convención establecida en esta forma tendrá pleno efecto legal. Sin embargo se ha convenido en que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios efectuados en el curso de operaciones comerciales ordinarias, sino solamente a otros cargamentos en las que

el carácter y la condición de los bienes a transportar y las circunstancias, los términos y las condiciones en las que debe hacerse el transporte sean de naturaleza tal que justifiquen una convención especial.

Art. 7.- Ninguna disposición de la presente Convención prohíbe a un transportador o a un cargador hacer figurar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones concernientes a las obligaciones y responsabilidades del transportador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercaderías, o concernientes a su custodia, cuidado y manutención, anteriores al cargamento y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercaderías sean transportadas por mar.

Art. 8.- Las disposiciones de la presente Convención no modifican ni los derechos ni las obligaciones del transportador tal como ellas resultan de cualquier ley en vigencia en este momento, con respecto a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar.

Art. 9.- Las unidades monetarias de que se trata en la presente Convención se entienden en valor oro. Aquellos Estados contratantes donde la libra esterlina no se emplea como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, según su sistema monetario, las sumas indicadas en libras esterlinas en la presente Convención. Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar su deuda en la moneda nacional, al tipo de cambio que fija el día de la llegada del buque en el puerto en que se descargue la mercadería de que se trata.

Art. 10.- Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a cualquier conocimiento expedido en uno de los Estados contratantes.

Art. 11.- Al expirar un plazo de dos años a más tardar a contar del día de la firma de la Convención, el Gobierno belga se pondrá en comunicación con los gobiernos de las Altas Partes Contratantes que se hayan declarado dispuestas a ratificarla, con objeto de decidir si corresponde ponerla en vigor. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en la fecha que se fijará de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificación será certificado por medio de un acta firmada por los representantes de los Estados que en él participen y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica. Los depósitos ulteriores se harán mediante una notificación escrita, dirigida al Gobierno belga y acompañada del instrumento de ratificación. Copia certificada conforme del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen, será enviada inmediatamente, por el Gobierno belga y por vía diplomática a los Estados que han firmado la presente Convención o que han adherido a ella. En los casos previstos en

el párrafo precedente, dicho Gobierno hará conocer al mismo tiempo la fecha en que recibió la notificación.

Art. 12.- Los Estados no signatarios podrán adherir a la presente Convención, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas. El Estado que desee adherir notificará por escrito su deseo al Gobierno belga, transmitiéndole el acta de adhesión que será depositada en los archivos de dicho Gobierno. El Gobierno belga transmitirá de inmediato a todos los Estados signatarios o adherentes, copia certificada conforme de la notificación así como del acta de adhesión, indicando la fecha en que ha recibido la notificación.

Art. 13.- Las Altas Partes contratantes pueden declarar, al firmar el depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, que la aceptación que prestan a la presente Convención no se aplica a algunos o bien a ninguno de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, pueden adherir ulteriormente por separado en nombre de uno u otro de esos Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar así excluidos en su declaración original. Pueden también ajustándose a estas disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente para uno o varios de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad.

Art. 14.- Con respecto a los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención surtirá efectos un año después de la fecha del acto de ese depósito. En cuanto a los Estados que ulteriormente la ratifiquen o que adhieran a ella, así como en los casos en que la entrada en vigor se haga ulteriormente y de acuerdo al art. 13, párrafo 2, surtirá efecto 6 meses después de haber sido recibidas por el Gobierno belga las notificaciones previstas en el art. 11, párrafo 2, y en el art. 12, párrafo 2.

Art. 15.- Si ocurriera que uno de los Estados contratantes quisiese denunciar la presente Convención, la denuncia será notificada por escrito al Gobierno belga, el cual transmitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los otros Estados, haciéndoles conocer la fecha en que la ha recibido. La denuncia producirá efecto únicamente con respecto al Estado que la haya notificado y un año después de haber llegado la notificación a poder del Gobierno belga.

Art. 16.- Cada Estado contratante tendrá el derecho de provocar la reunión de una nueva conferencia, con el fin de buscar las mejoras que pudieran introducirse en la presente Convención. El Estado que quiera hacer uso de esa facultad deberá



notificar su deseo a los otros Estados con un año de anticipación, por intermedio del Gobierno belga, el cual se encargará de convocar la conferencia.

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

### **Protocolo de firma**

Al proceder a la firma de la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, los plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente Protocolo que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen incluidas en el texto mismo de la Convención a la cual se refiere. Las Altas Partes Contratantes podrán hacer efectiva esta Convención, ya sea dándole fuerza de ley, ya sea introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por la Convención bajo la forma apropiada a esa legislación. Se reservan expresamente el derecho:

1. De precisar que en los casos previstos por el art. 4, párrafo 2, de c) a p), el portador del conocimiento podrá determinar la culpa personal del transportador o las culpas de sus empleados, no establecidos en el párrafo a);
2. De aplicar, en lo concerniente al sabotaje nacional, el art. 6 a todas las categorías de mercaderías, sin tener en cuenta la restricción que figura en el último párrafo de dicho artículo.

### **FIRMANTES**

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

***El texto corresponde al original.***