

## **REGLAS DE LA HAYA 1924**

### **CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, SUSCRITO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924**

#### **Artículo 1°**

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

- a) “Transportador” comprende al propietario del buque o el fletador, quien forma parte de un contrato de transporte con un cargador;
- b) “Contrato de transporte” se refiere únicamente al contrato de transporte documentado por un conocimiento de embarque o cualquier documento de título similar, en la medida que tal documento se refiera a un transporte de mercancía por mar; incluyendo cualquier conocimiento de embarque o documento similar emitido en virtud de un contrato de fletamento, desde el momento que tal conocimiento de embarque o documento de título similar, regule las relaciones entre el transportador y el tenedor del mismo;
- c) “Mercancía” comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier naturaleza, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara transportado sobre cubierta y así es transportado.
- d) “Buque” significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar;
- e) “Transporte de mercancías” comprende el tiempo transcurrido desde el momento en que las mercaderías son cargadas a bordo del buque hasta su descarga del buque.

#### **Artículo 2°**

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

#### **Artículo 3°**

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

- a) Poner el buque en condiciones de navegabilidad;
- b) Dotar de tripulación, equipar y abastecer al buque adecuadamente;
- c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frías y frigoríficas, y todos los demás lugares del buque en las que se transportan mercancías, en forma satisfactoria y segura para su recepción, transporte y conservación.

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

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

- a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como han sido proporcionadas por escrito por el cargador antes de que comience la carga de esas mercancías, siempre que esas marcas estén estampadas o aparezcan claramente de otra manera sobre las mercancías no embaladas, o sobre las cajas o embalajes dentro de los cuales está contenida las mercancías, de tal manera que deberían normalmente quedar legibles hasta el fin del viaje;
- b) El número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador;
- c) El estado y la condición aparente de las mercancías.

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

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

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

6. A menos que la notificación de pérdida o daño y la naturaleza de dicha pérdida o daño sea efectuada por escrito al transportista o su agente en el puerto de descarga, antes o durante el retiro de la mercancía a disposición de la persona que por razón del contrato

de transporte tiene derecho a la entrega de la mercancía, o, si la pérdida o daño no fuera aparente, en el término de tres días, ese retiro será, hasta prueba en contrario, una presunción de que las mercancías han sido entregadas por el transportista como están descritas en el conocimiento de embarque.

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

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

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

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

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

8. Cualquier cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que libere al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño a, o en conexión con, las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento a los deberes u obligaciones establecidos en este artículo, o que atenúen esa responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en estas reglas, será nula y sin valor e ineficaz. Igualmente será nula toda cláusula que ceda al transportador el beneficio del seguro o cualquier similar, la que será considerada como una cláusula que libera al transportista de su responsabilidad.

#### **Artículo 4°**

1. Ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daño que provengan o resulte de la estado de la falta de condiciones de navegabilidad del buque, a menos que sea imputable a una falta de diligencia razonable por parte del transportador para poner al buque en condición de navegabilidad, o para asegurarle una tripulación, equipo y abastecimiento convenientes, o para poner las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás partes del buque en las que se transportan las mercancías, en

forma idónea y segura para su recepción, transporte y conservación, de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 3°. Siempre que resulte una pérdida o daño por falta de condiciones de navegabilidad, la carga de la prueba en lo que concierne al ejercicio de la diligencia razonable pesará sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que reclame la exoneración de acuerdo con este artículo.

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

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

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

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

5. El transportador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a la mercancía, o concernientes a las mismas, por una suma que exceda de 100 Libras Esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercancía hayan sido declarados

por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento de embarque.

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

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

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

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

#### **Artículo 5°**

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

Ninguna de las disposiciones de estas reglas se aplicarán a los contratos de fletamento, pero si se emiten conocimientos de embarque de un buque sujeto a un contrato de fletamento, quedarán sometidos a los las condiciones de estas reglas. Ninguna disposición de estas reglas se considerará que impide la inserción en un conocimiento de embarque de cualquier disposición lícita con respecto a gruesa.

#### **Artículo 6°**

No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, un transportador, capitán o agente del transportador y el cargador están en libertad, con relación a mercancías determinadas, cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera que sean, de hacer cualquier contrato con cualesquiera condiciones concernientes a la responsabilidad y a las obligaciones del transportador con esas

mercancías, como también a los derechos y a las exoneraciones del transportador con respecto a esas mercancías, o a sus obligación con respecto al estado de navegabilidad del buque, en tanto en cuanto tal estipulación no sea contraria al orden público, o al cuidado o diligencia de sus dependientes o agentes con relación a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas por mar, con tal de que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento de embarque, y que las condiciones pactadas se hagan figurar en un recibo que será un documento no negociable, y llevará constancia de ese carácter.

Cualquier convenio celebrado en esta forma tendrá pleno efecto legal.

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

#### **Artículo 7°**

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

#### **Artículo 8°**

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

#### **Artículo 9°**

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

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

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

### **Artículo 10°**

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

### **Artículo 11°**

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

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

Copia certificada conforme del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como de los instrumentos de ratificación que los acompañen, será enviada inmediatamente por el gobierno belga y por vía diplomática a los Estados que firmaron la presente Convención o que han adherido a ella. En los casos previstos en el párrafo precedente dicho gobierno hará conocer al mismo tiempo la fecha en que recibió la notificación.

### **Artículo 12°**

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

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

El gobierno belga transmitirá de inmediato a todos los Estados signatarios o adherentes, copia certificada conforme de la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha en que ha recibido la notificación.

### **Artículo 13°**

Las altas partes contratantes pueden declarar al firmar el depósito de las ratificaciones o en el momento de su adhesión, que la aceptación que prestan a la presente Convención no se aplica a algunos o bien a ninguno de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, pueden adherirse ulteriormente por separado en nombre de uno u otros de esos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar así excluidos en su declaración original. Pueden

también adjuntándose a estas disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente para uno o varios de sus dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad.

#### **Artículo 14°**

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

#### **Artículo 15°**

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

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

#### **Artículo 16°**

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

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

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

### **PROTOCOLO DE FIRMA**

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

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

Se reservan expresamente el derecho:

1. De precisar que en los casos previstos por el artículo 4º, párrafo 2, de (c) a (p), el portador del conocimiento de embarque podrá determinar la culpa personal del transportador o las culpas de sus empleados, no establecidas en el párrafo (a).

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

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