

DOF: 25/08/1994

DECRETO de promulgación del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque.

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

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

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

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

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

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

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

CERTIFICA:

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

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

Bruselas, 25 de agosto de 1924

Artículo 1

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

- a) <<Porteador>> comprende el propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con un cargador.
- b) <<Contrato de transporte>> se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que

este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.

c) <<Mercancías>> comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta, y es en cierto modo transportado así.

d) <<Buque>> significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.

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

Artículo 2

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

Artículo 3

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

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

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

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

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

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

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

5.º Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de

todas las pérdidas, daños y gastos que provengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 4

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

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

a) De actos, negligencia o falta del Capitán, Marinero, Piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.

- b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.
- c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- d) De fuerza mayor.
- e) De hechos de guerra.
- f) Del hecho de enemigos públicos.
- g) De detención o embargo de Soberanos, Autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
- h) De restricción de cuarentena.
- i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su Agente o representante.
- j) De huelgas o lock-outs, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
- k) De motines o perturbaciones civiles.
- l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.
- m) De disminución en volumen o peso, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.
- n) De embalaje insuficiente.
- o) De insuficiencia o imperfección de las marcas.
- p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.
- q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los Agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella 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.º 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 falta o negligencia del cargador, de sus Agentes o de sus encargados.

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

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

Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad

máxima diferente de la inscrita en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a la cifra anteriormente indicada.

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

6.º 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 5

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

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

Artículo 6

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

Artículo 7

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

Artículo 8

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

Artículo 9

Las unidades monetarias de que se trata en el presente Convenio se entienden en valor oro.

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

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

Artículo 10

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

Artículo 11

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

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

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

Artículo 12

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

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

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

Artículo 13

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

declaración. Podrán igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

Artículo 14

El presente Convenio producirá 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.

Artículo 15

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

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

Artículo 16

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

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

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

(Siguen las firmas de los plenipotenciarios.)

PROTOCOLO DE LA FIRMA

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

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

Dichas Partes se reservan expresamente el derecho:

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

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

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