

**PROTOCOLO DE BRUSELAS, DE 23 DE FEBRERO DE 1968.
(REGLAS DE LA HAYA-VISBY)**

**PROTOCOLO POR EL QUE SE MODIFICA LA CONVENCION
INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS
REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO, FIRMADO EN
BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924.**

Considerando que es conveniente enmendar la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, se han acordado las siguientes disposiciones:

Artículo 1°

1. En el artículo 3°, párrafo 4, se agrega el siguiente texto:
“Sin embargo, no se admitirá prueba en contra cuando el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero tenedor de buena fe.”
2. En el artículo 3°, párrafo 6, el ítem 4 es reemplazado por la disposición siguiente:
“Bajo reserva de las disposiciones del párrafo 6 bis, el transportador y el buque estarán exentos de responsabilidad en lo referente a las mercancías, salvo que se promueva una acción dentro del año de su entrega o de la fecha en que debieron ser entregadas. Este plazo puede sin embargo prolongarse por un acuerdo celebrado entre las partes, posteriormente al hecho que da lugar a la acción”.
3. En el artículo 3 agrega después del párrafo 6, un párrafo 6 bis, redactado de la siguiente manera:
“Las acciones recursorias de indemnización o de repetición podrán ejercerse, aún después de la expiración del plazo previsto en el párrafo, si se ejercitan dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que entiende en la causa. En todo caso, este plazo no podrá ser inferior a tres meses, a partir del día en que la persona que ejerce la acción recursoria ha satisfecho la reclamación o ha sido notificada de la acción seguida contra ella”.

Artículo 2°

Se suprime el artículo 4°, párrafo 5, y se lo reemplaza por el siguiente:

“a) Salvo que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes de se embarque y que esta declaración figure en el conocimiento de embarque, el transportador y el buque no serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a la mercancías o concerniente a ellas, por una suma superior al equivalente de 10.00 francos por bulto o unidad, ó 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite máximo.

“b) La suma total debida será calculada con referencia al valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que se descargan, conforme al contrato o en la fecha y en el lugar en que debieron haber sido descargadas.

El valor de la mercancía se determina según su cotización en bolsa, en su defecto, según el precio corriente en el mercado o, en defecto de ambos, según el valor usual de las mercancías de la misma naturaleza y calidad.

“c) Cuando un “container”, un “pallet” o cualquier artefacto similar sea utilizado para acumular mercancías, todo bulto o unidad enumerada en el conocimiento de embarque como incluido en este artefacto, será considerado como un bulto o unidad en el sentido de este párrafo. Fuera del caso previsto el artefacto se considerará como bulto o unidad.

“d) Por franco debe entenderse una unidad consistente en 65, 5 miligramos de oro del título de 900 milésimos de fino. La fecha de convertibilidad de la suma acordada en moneda nacional, será determinada por la ley de la jurisdicción en cargada del caso.

“e) Ni el transportador ni el buque podrán beneficiarse con la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se comprueba que el daño resulta de un acto o de una omisión del transportador que haya tenido lugar, sea con la intención de ocasionar un daño, sea temerariamente y con conciencia de que probablemente resultaría un daño.

“f) La declaración mencionada en el ítem a) de este párrafo incluida en el conocimiento de embarque constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al transportador que podrá contestarla.

“g) Por convención entre el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador pueden determinarse otras sumas máximas que las mencionadas en el ítem a) de este párrafo, con tal que ese máximo convencional no sea inferior a la suma máxima mencionada en ese párrafo.

“h) Ni el transportador ni el buque serán responsables en ningún caso o pérdida o daño causado a las mercaderías, o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho conscientemente una falsa declaración sobre su naturaleza o valor.

Artículo 3°

Se agrega entre los artículos 4° y 5° de la Convención, un artículo 4 bis redactado de la siguiente manera:

1. Las exoneraciones y limitaciones previstas en la presente Convención son aplicables a toda acción contra el transportador con respecto a las pérdidas o daños a mercaderías objeto de un contrato de transporte, ya sea que la acción se funde en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual.

2. Si esa acción se intenta contra un dependiente o agente del transportador, este dependiente o agente del transportador, este dependiente o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el transportador puede invocar en virtud de esta Convención.

3. El conjunto de las sumas puestas a cargo del transportador y de sus dependientes o agente no excederá, en este caso el límite previsto en la presente Convención.

4. Sin embargo, el dependiente o agente no podrá invocar las disposiciones del presente artículo si se prueba que el daño resulta de un acto o una omisión de este dependiente o agente que haya tenido lugar, sea con intención de provocar el daño, sea temerariamente y con conciencia que resultaría probablemente un daño.

Artículo 4°

Se reemplaza el artículo 9° de la Convención por la disposición siguiente:

“La presente Convención no afectará las disposiciones de las Convenciones Internacionales o de las leyes nacionales que rigen la responsabilidad por daños nucleares”.

Artículo 5°

Se reemplaza al artículo 10 de la Convención por la disposición siguiente:

“Las disposiciones de la presente Convención se aplicarán a todo conocimiento de embarque relativo a un transporte de mercancías efectuado entre puertos pertenecientes a dos Estados diferentes cuando”:

- a) El conocimiento se otorgue en un Estado Contratante, o
- b) El transporte se efectuó desde el puerto de un Estado Contratante, o
- c) El conocimiento prevea que las disposiciones de la presente Convención o de otra legislación que la ha hecho efectiva, regirán el contrato.

“Cualquiera que sea la nacionalidad del buque, del transportador, del cargador, del destinatario o de cualquier persona interesada”.

“Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones de la presente Convención a los conocimientos mencionados anteriormente”.

“ El presente artículo no impedirá a un Estado Contratante aplicar las disposiciones de la presente Convención a los conocimientos que no están incluidos en los párrafos precedentes.”

Artículo 6°

Entre las Partes Contratantes del presente Protocolo, la Convención y el Protocolo serán considerados e interpretados como uno solo y único instrumento. Una de las partes del presente protocolo no estará obligada a aplicar las disposiciones del presente protocolo a los conocimientos otorgados en un Estado Contratante de la Convención, pero no Contratante de este protocolo.

Artículo 7°

Entre las Partes Contratantes del presente Protocolo, la denuncia de la Convención por una de ellas en virtud del artículo 15 de esta última no debe interpretarse como denuncia de la Convención enmendada por el presente Protocolo.

Artículo 8°

Cualquier diferencia entre las Partes Contratantes concernientes a la interpretación o la aplicación de la Convención, que no se pueda arreglar por vía de negociación, será sometida a arbitraje, a pedido de una de ellas. Si dentro de los 6 meses siguientes a la fecha del pedido de arbitraje, las Partes Contratantes no llegan a un acuerdo sobre la organización del arbitraje, cualquiera de las partes puede someter el diferendo a la Corte Internacional de Justicia, formulando una petición conforme al estatuto de dicha Corte.

Artículo 9°

1. Cada Parte Contratante podrá, en el momento en que firme el protocolo o lo ratifique o adhiera, declarar que no se considera ligada por el artículo 8 del presente Protocolo. Las otras Partes Contratantes no estarán obligadas por este artículo hacia cualquier Parte Contratante que haya formulado dicha reserva.

2. Cualquier Parte Contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en cualquier momento dejar sin efecto dicha reserva por una notificación dirigida al gobierno belga.

Artículo 10°

El presente se abrirá a la firma de los Estados que hayan ratificado o adherido a la Convención antes de febrero de 1986, al igual que a todo Estado representado en la 12 sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo (1967-1968).

Artículo 11°

1. El presente Protocolo será ratificado.
2. la ratificación del presente Protocolo por un Estado que no es parte de la Convención significa su adhesión a la Convención.
3. Los instrumentos de ratificación se depositarán ante el Gobierno Belga.

Artículo 12°

1. Los Estados miembros de la organización de las Naciones Unidas, o de las instituciones especializadas de las Naciones Unidas, que no estuvieron representados en la 12 sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, podrán adherir al presente Protocolo.
2. La adhesión al presente Protocolo significa la adhesión a la Convención.

3. Los instrumentos de adhesión se depositarán ante el gobierno Belga.

Artículo 13°

1. El presente Protocolo entrará en vigor tres meses después de la fecha de depósito de 10 instrumentos de ratificación o de adhesión, de los cuales por lo menos cinco deberán ser de Estados que posea cada uno un tonelaje global igual o superior a un millón de toneladas brutas.

2. Para cada Estado que ratifique o que adhiera al presente Protocolo, después de la fecha del depósito de los instrumentos de ratificación o de adhesión determinante de la puesta en vigor como está fijada en el párrafo 1 del presente artículo, el presente Protocolo entrará en vigor tres meses después del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 14°

1. Cada uno de los Estados contratantes podrá denunciar este Protocolo por notificación al gobierno Belga.

2. Esta denuncia implica la denuncia de la Convención.

3. La denuncia tendrá efecto un año después de la recepción de la notificación por el gobierno Belga.

Artículo 15°

1. Cualquier Estado Contratante podrá, en el momento de la firma, de la ratificación, de la adhesión o en cualquier momento posterior, notificar por escrito al gobierno Belga, a cuáles territorios que están bajo su soberanía o de los cuales tiene la representación internacional, se aplica el presente Protocolo en lo que respecta a dicho Estado.

2. Esta extensión también se aplicará a la Convención, si está aún no se aplica a los territorios.

3. Cualquier Estado Contratante que haya hecho una declaración con respecto al párrafo 1 del presente artículo podrá, en cualquier momento, informar al gobierno Belga que el Protocolo cesa de aplicarse a los territorios en cuestión. Esta denuncia entrará en vigor un año después de la notificación de la denuncia; lo mismo se aplica a la Convención.

Artículo 16°

Las Partes Contratantes pueden poner en vigencia este Protocolo dándole carácter de ley, o incorporando a su legislación, de manera adecuada a esta última, las normas del presente Protocolo.

Artículo 17°

El Gobierno Belga notificará a los Estados representados en la 12 sesión (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, a los Estados que adhieran al presente protocolo y a los Estados Contratantes de la Convención:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas en aplicación de los artículos 10,11 y 12.
2. La fecha en la que el presente Protocolo entrará en vigencia en virtud del artículo 13.
3. Las notificaciones hechas con respecto a los territorios según el artículo 15.
4. Las denuncias recibidas según el artículo 14.

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