



Normativa Reglas de la Haya-Visby y el protocolo de 1979

Módulo: Normativa
Asignatura:
Profesor:
Ref.: 1059_LEY_RHAVI_0405

El Convenio la Haya-Visby 1979

Texto Refundido⁽¹⁾

Artículo I

En el presente Convenio se emplearán 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 II

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 III

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

- De que el buque esté en estado de navegar.
- De armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente.
- De limpiar y poner en buen estado las bode-

The Hague-Visby Rules 1979

Refunded Text

Article I

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:

a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charterparty from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between carrier and a holder of the same.

c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.

e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded or to the time they are discharged from the ship.

Article II

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article III

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to-

(1) Texto Refundido del Convenio de Bruselas de 1924, con las posteriores modificaciones introducidas por el Protocolo de Bruselas de 25 de Agosto de 1968 (Reglas de Visby) y el Protocolo de Bruselas de 21 de Diciembre de 1979.

gas, 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, estiba, transporte, custodia y descarga de las mercancías transportadas.

3. Después de haber recibido y tomado como carga las mercancías, el porteador y el Capitán o Agente del porteador, deberá, 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 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 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 las mercancías actualmente recibidas por él, o que no haya tenido medios razonables de comprobar.

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 descritas conforme al párrafo tercero, a), b) y c).

(2) "Sin embargo, no se admitirá la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero que actúe de buena fe."

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 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. El hecho de retirar las mercancías, constitui-

a) *Make the ship seaworthy.*

b) *Properly man, equip and supply the ship.*

c) *Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.*

2. *Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.*

3. *After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things-*

a) *The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.*

b) *Either the number or packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be as furnished in writing by the shipper.*

c) *The apparent order and condition of the goods.*

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. *Such a bill of lading shall be prima facie evidence for the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c)*

However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith⁽¹⁾.

5. *The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.*

6. *Unless notice of loss or damage and the*

(2) Protocolo 1968, Art. 1: se añade este texto en el art. 3, p. 4 del Convenio de 1924.



rá, 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 la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

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

(3) *"Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 6 bis, el porteador y el buque quedarán en todo caso descargados de cualquier responsabilidad relacionada con las mercancías, a menos que se entable la acción correspondiente dentro de un año, a contar desde la entrega de las mismas, o desde la fecha en que hubieren debido entregarse. Dicho plazo podrá prorrogarse, mediante acuerdo concertado entre las partes con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción".*

En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos del 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 (4)

"Podrán ejercitarse acciones de repetición contra terceros, incluso después de haber expirado el plazo de un año previsto en el párrafo precedente, siempre y cuando ello se haga dentro del plazo fijado por la ley del Tribunal que entiende el asunto. Sin embargo, dicho plazo no podrá ser inferior a tres meses, a contar desde el día en que la persona que ejercite la acción de repetición haya liquidado la reclamación o haya recibido notificación de la citación correspondiente, en una acción contra ella".

7. Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen al 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

general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6 bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen⁽²⁾.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6. bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself⁽³⁾.

7. After the goods are loading the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III shall for

(3) Protocolo 1968, art. 1, 2: El art. 3, p. 6, cuarto apartado, queda sustituido por este texto.

El art. 3, p. 6, cuarto apartado, sustituido, del Convenio de 1924 decía:

"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."

(4) Protocolo 1968, art. 1, 3: en el art. 3 del Convenio de 1924, después del párrafo 6 se añade este párrafo, como 6 bis.



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 de 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 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 IV

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 o 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 resulten 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 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.

the purpose of this article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favor of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

d) Act of God.

e) Act of War.

f) Act of public enemies.

g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.

h) Quarantine restrictions

i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.

j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labor from whatever cause, whether partial or general.

k) Riots and civil commotions.

l) Saving or attempting to save life or property at sea.

m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

- e) De hechos de guerra.
- f) Del hecho de enemigos públicos.
- g) De detención o embargo por soberanía de 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 a 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 cualquiera 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, hechos del porteador ni por falta o hechos de agentes o encargados del porteador.

3. El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque que procedan o resulten de cualquier causa, sea que exista acto, falta o negligencia del cargador o 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. (5)
- a) A menos que la naturaleza y el valor de las mercancías se hayan declarado por el cargador

- n) *Insufficiency of packing.*
- o) *Insufficiency of inadequacy of marks.*
- p) *Latent defects not discoverable by due diligence.*
- q) *Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.*

3. *The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.*

4. *Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage therefrom.*

5. (4)

a) *Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding (666,67 units of account) per package or unit or (2 units of account per kilogram) of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher (5).*

b) *The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.*

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or if there be no such price, according to the current market price, or if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of the same kind and quality.

(5) Protocolo 1968, art. 2: El artículo 4, párrafo 5, de este convenio de 1924 queda sustituido por el siguiente texto, salvo las modificaciones posteriores reseñadas introducidas por el Protocolo de 1979.
 El artículo 4, párrafo 5, sustituido, del Convenio de 1924 decía:
 "Ni el porteador ni el buque responderán en ninguna forma por cantidad mayor de cien libras esterlinas por bulto o paquete, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías en el conocimiento.
 Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituye una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador ni al buque por la pérdida o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas, a menos que el cargador presente una declaración falsa de su naturaleza o su valor."
 El artículo 4, párrafo 5, sustituido, del Convenio de 1924 decía:
 "Neither the carrier nor the ship shall be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of one hundred pounds sterling per package or unit, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.
 This declaration, inserted in the bill of lading, shall constitute a presumption, subject to proof to the contrary, but shall not bind the carrier or the ship for loss or damage to or in connection with the goods or affect such goods, unless the shipper makes a false declaration of their nature or value."

antes de su embarque, y que dicha declaración se haya incluido en el conocimiento, el transportista, como el buque, no serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños a las mercancías o en relación con las mismas en una cuantía superior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, aplicándose de ambos límites el más elevado.⁽⁶⁾

b) La cantidad total adeudada se calculará por referencia al valor de las mercancías en el lugar y fecha en que se descarguen conforme a contrato, o en la fecha y lugar en que hubieran debido descargarse.

El valor de las mercancías se determinará con arreglo a la cotización bursátil correspondiente o, a falta de ésta, según el precio corriente en el mercado y, a falta de ambas referencias, ateniéndose al valor usual de mercancías de las mismas naturaleza y calidad.

c) Si con el fin de agrupar las mercancías se utilizaren contenedores, bandejas de carga u otros medios de transporte similares, cualquier bulto o unidad que se hubiere enumerado en el conocimiento de embarque como incluido dentro de dicho medio de transporte se considerará como un bulto o una unidad a efectos del presente párrafo. Fuera del caso citado, será el contenedor, bandeja o medio similar de transporte lo que se considerará como bulto o una unidad.

d)⁽⁷⁾ La unidad de cuenta mencionada en el presente artículo será el Derecho de Giro Especial definido por el Fondo Monetario Internacional. La cuantía mencionada en el apartado a) del presente párrafo se convertirá en la moneda nacional con arreglo al valor de dicha moneda en una fecha que se determinará por la ley de jurisdicción a que se somete el caso.

El valor en Derechos de Giro Especiales 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 de Giro Especiales de una Moneda Nacional de un Estado no miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la forma fijada por dicho Estado.

c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

d) The unit of account mentioned in this Article is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of ratification of the Protocol of 1979 or accession thereto or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

i) in respect of the amount of 666,67 units of account mentioned in sub-paragraph 5 of this Article, 10.000 monetary units;

ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts specified in that sentence into

(6) Protocolo 1979, art. II, 1.a): el art. 4, p. 5, ap. a), queda sustituido por este texto.

El art. 2º, a) del Protocolo de 1968, sustituido, decía:

"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, no 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 de 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado."

(7) Protocolo 1979, art. II, 2: sustituye por este texto el apartado d) del parr. 5 del art. 4 del texto del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968.

El apartado d) del art. 2º del Protocolo de 1968, sustituido, decía:

"d) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso."

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

I) 10.000 unidades monetarias en lo que respecta a la cuantía de 666,67 unidades de cuenta mencionada en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo.

II) 30 unidades monetarias en lo que respecta a la cuantía de dos unidades de cuenta mencionada en el apartado a) del párrafo 5 del presente artículo

La unidad monetaria a que se hace referencia en la frase anterior corresponde a 65,6 miligramos de oro fino de 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cuantías mencionadas en esta frase se efectuará con arreglo a la legislación del Estado de que se trate.

El cálculo y la conversión mencionados en las frases precedentes 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 apartado a) del párrafo 5 del presente 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 de 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.

e) Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad que en este párrafo se determina si se demuestra que el daño es resultado de un acto o de una omisión del porteador, que se produjo o con intención de provocar un daño o temerariamente y con conocimiento de que probablemente de ello se deduciría un daño.

f) La declaración mencionada en el apartado a) del presente párrafo, inserta en el conocimiento de embarque, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

g) Podrá fijarse, mediante convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, cuantías máximas distintas de las mencionadas en el apartado a) de este párrafo, con tal de que ningún importe máximo convencional así fijado sea inferior al importe máximo correspondiente mencionado en dicho párrafo.

h) Ni el porteador ni el buque responderán en caso alguno de pérdidas o daños causados a las

the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation of the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either⁽⁶⁾.

e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

mercancías, o que las conciernan, si en el conocimiento de embarque el cargador hubiere hecho a sabiendas declaración falsa en cuanto a la naturaleza o valor de las mismas.

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 IV bis(8)

1. Las exoneraciones y limitaciones previstas en el presente Convenio podrán aplicarse a cualquier acción contra el porteador, relativas a pérdidas o daños de mercancías objeto de un contrato de transporte, tanto si la acción se funda en la responsabilidad contractual como si se basa en la responsabilidad extracontractual.

2. Si tal acción se entablare contra un encargado del porteador -que no fuere contratista por su cuenta-, dicho encargado podrá acogerse a las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pudiere invocar en virtud del Convenio.

3. El conjunto de los importes que puedan cobrarse a cargo del porteador y de sus encargados no excederá en dicho caso de los límites previstos por el presente Convenio.

4. El encargado no podrá, sin embargo, acogerse a lo dispuesto en el presente artículo si se probare que el daño es resultado de un acto o de una omisión del susodicho encargado, tanto si éstos se producen con intención de provocar un daño como si se llevan a cabo temerariamente y con conocimiento de que de ello se derivaría, probablemente, un daño.

Artículo V

El porteador podrá libremente abandonar todos o parte de los derechos y excepciones o aumentar las responsabilidades y obligaciones que le corresponden con arreglo al presente

Article IV bis(7)

1. *The defenses and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.*

2. *If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agente not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defenses and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.*

3. *The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.*

4. *Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and knowledge that damage would probably result.*

Article V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter-parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter-party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article VI

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agree-

(8) Protocolo 1968, art. 3: Entre los artículos 4 y 5 del Convenio de 1924 se añade este artículo.

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

Artículo VI

No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el 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 comisionados o agentes en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal de que en este caso no haya sido extendido 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 VII

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un contrato 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.

ed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article VIII

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article IX

The Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage⁽⁸⁾.

Article X

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

(a) the bill of lading is issued in a contracting State, or

(b) the carriage is from a port in a contracting State, or

(c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each Contracting State shall apply the provisions of this convention to the bills of lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the Rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs⁽⁹⁾.

Artículo VIII

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 IX (9)

El presente Convenio no afectará a lo dispuesto en Convenios internacionales o en leyes nacionales que rijan en materia de responsabilidad por daños nucleares.

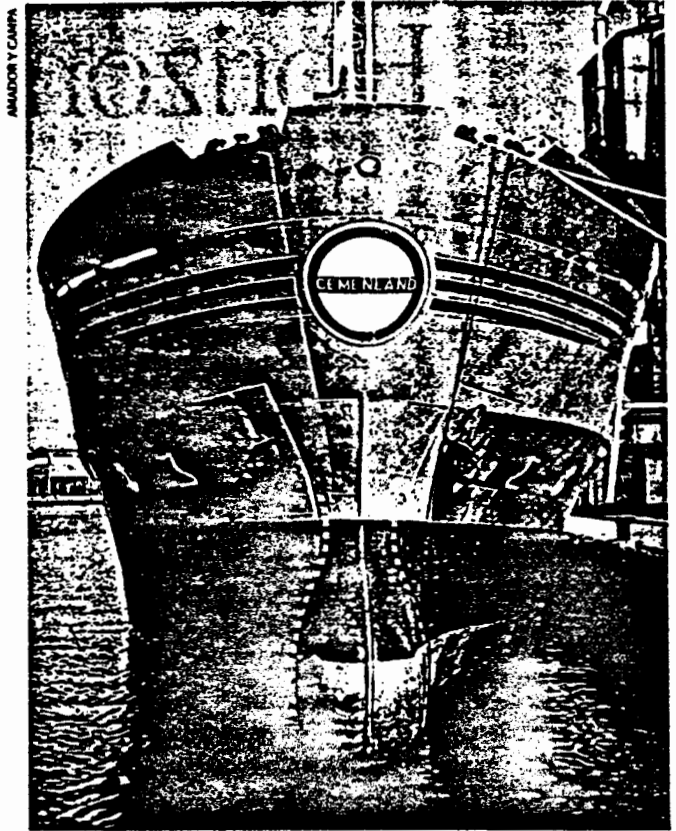
Artículo X (10)

Lo dispuesto en el presente Convenio se aplicará a cualquier conocimiento relativo a un transporte de mercancías entre puerto pertenecientes a dos Estados diferentes, siempre y cuando:

- a) El conocimiento de embarque se libere en un Estado contratante.
- b) El transporte se efectúe desde un puerto de un Estado contratante.
- c) El conocimiento de embarque prevea que el contrato se registrará por las disposiciones del presente Convenio o de la legislación de cualquier Estado que las aplique o le dé efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del destinatario o de cualquier otra persona interesada.

Cada uno de los Estados contratantes aplicará las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos de embarques mencionados en lo que queda dicho.

El presente artículo no constituirá impedimento para que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos de embarque no aludidos en los párrafos que anteceden ★



(Articles 11 to 16 of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924 are not reproduced. They deal with the coming into force of the Convention, procedure for ratification, accession and denunciation, and the right to call for a fresh conference to consider amendments to the Rules contained in the Convention.)

1 Protocol 1968, Art. 1: in art 3,4 of the 1924 this text is added ★

(9) Protocolo 1968, art. 4: el artículo 9 del Convenio de 1924 queda sustituido por este texto.

El artículo 9 del Convenio de 1924, sustituido, decía:

"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 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 mercancía de que se trata."

(10) Protocolo 1968, art. 5: el artículo 10 del Convenio de 1924 queda sustituido por este texto.

El artículo 10 del Convenio de 1924, sustituido, decía:

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

Nota.- Es de suma importancia resaltar que en la traducción oficial al castellano del art. 5 del Protocolo de 1968 se ha suprimido improcedentemente la conjunción disyuntiva "o" que aparece en los textos oficiales en inglés y francés ("or"/"ou") entre los tres supuestos alternativos de aplicación, lo que podría llevar al error de interpretar que es precisa la concurrencia de los tres requisitos (que son alternativos y no necesariamente concurrentes) para que se aplique el Convenio.