TRATADO INTERNACIONAL
EJECUTIVO N° 235

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE Y DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS
14 MAY 2020
RECIBIDO
Firma.....Hora.....

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la universalización de la salud"

Lima, 14 de mayo de 2020

OFICIO Nº 062 -2020 -PR

Señor
MANUEL MERINO DE LAMA
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

Nos dirigimos a usted, señor Presidente del Congreso de la República, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades concedidas por el artículo 57° de la Constitución Política del Perú, se ha promulgado el Decreto Supremo N° 012-2020-RE, mediante el cual se denuncia la **"Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque"**, adoptada el 25 de agosto de 1924 en la ciudad de Bruselas, Reino de Bélgica.

Atentamente,

MARTIN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

GUSTAVO MEZA-CUADRA VELÁSQUEZ
Ministro de Relaciones Exteriores

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima 27 de MAYO de 2020

Según lo dispuesto por la Presidencia, remítase a las Comisiones de.....
CONSTITUCIÓN Y REGLAMENTO;
RELACIONES EXTERIORES.

.....
JAVIER ANGELES ILLMANN
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Decreto Supremo Nº 012-2020-RE

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" fue adoptada el 25 de agosto de 1924 en la ciudad de Bruselas, Reino de Bélgica;

Que es conveniente a los intereses del Perú la denuncia del citado instrumento jurídico internacional;

Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 57° de la Constitución Política del Perú, la denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República.

Que la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" no está sujeta a la aprobación del Congreso de la República, por lo que su denuncia no requiere de la aprobación previa de este.

DECRETA:

Artículo 1°.- Denunciar la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" adoptada el 25 de agosto de 1924 en la ciudad de Bruselas, Reino de Bélgica.

Artículo 2°.- En atención a lo dispuesto en el artículo 15 de la referida Convención, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a notificar por escrito la denuncia del Perú de dicho tratado al Gobierno del Reino de Bélgica.

Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los once días del mes de mayo del año dos mil veinte.

20-0009107

MARTÍN ALBERTO VIZCARRA CORNEJO
Presidente de la República

GUSTAVO MEZA-CUADRA V.
Ministro de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. La **"Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque"** (en adelante la Convención), fue adoptada en la ciudad de Bruselas, Reino de Bélgica, el 25 de agosto de 1924.

2. La Convención tiene por objeto fijar de común acuerdo ciertas reglas uniformes en materia de reconocimientos de embarque, estándares normativos para el transporte internacional de mercancías, las cuales se aplican a los contratos de transporte marítimo. Sus disposiciones se basan en un solo documento, el cual es el conocimiento de embarque o documento similar, a partir del cual nace una relación jurídica entre el porteador y el tenedor del documento de transporte.

3. La Convención fue aprobada internamente por el Perú el 16 de octubre de 1964, a través de la Resolución Suprema Nº 687. El Perú depositó ante el Reino de Bélgica, su instrumento de adhesión el 29 de octubre de 1964, y es parte de la Convención desde el 29 de abril de 1965, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 del referido tratado.

4. A consecuencia del desarrollo logístico alcanzado luego de la adopción de la Convención, este última ha dejado de ser una herramienta útil para la regulación del transporte marítimo de mercancías. Entre otros motivos, porque el sistema establecido por ella va en desmedro de los usuarios del servicio de transporte marítimo internacional, quienes asumen mayores riesgos. En segundo lugar, porque debido a la ambigüedad de sus disposiciones, estas generan costos adicionales de transporte y porque sus disposiciones, a la fecha, han resultado obsoletas ya que, al haberse emitido en 1924, responde a una operatividad de transporte distinta a la actual. Por ejemplo, el sistema establecido por la Convención no previó el uso del contenedor, herramienta fundamental del transporte marítimo de mercancías actual.

5. Por otro lado, existen otros tratados posteriores sobre la misma materia que establecen un marco legal internacional más equitativo y que se basan en criterios más eficientes de transporte. De igual modo establecen sistemas de regulación de transporte más acordes con las nuevas tecnologías, que prevén el uso de contenedores, los documentos electrónicos y el transporte multimodal.

6. Es el caso, por ejemplo, del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, de 31 de marzo de 1978 ("Reglas de Hamburgo") y del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, de fecha 11 de diciembre de 2008 ("Reglas de Rotterdam").

7. A efectos de que, a futuro, el Perú evalué su adhesión a los referidos tratados de 1978 y 2008, se estima conveniente que el Perú, primero, denuncie la Convención.

8. Para determinar la vía de denuncia de este tratado, en observancia de lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 57° de la Constitución Política, la Dirección General ha determinado que la misma no requiere de la aprobación previa del Congreso de la República, en tanto no versa sobre las materias establecidas en el artículo 56° la Constitución Política. Es decir, no regula materias relativas a derechos humanos, soberanía, dominio o integridad del Estado, tampoco sobre defensa nacional ni establece obligaciones financieras para el Estado peruano. A su vez tampoco crea, modifica o suprime tributos, no exige la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley, y no requiere de medidas legislativas para su ejecución. La Convención tampoco se encuentra incursa en el supuesto del segundo párrafo del artículo 57° de la Constitución.

9. Adicionalmente, se analizaron las opiniones técnicas emitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y por la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores. Cada sector en el ámbito de sus respectivas competencias ha expresado su opinión técnica favorable a la denuncia de la Convención.

10. Como resultado de la evaluación realizada por la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, se ha preparado el Informe (DGT) N°061-2019, del 30 de octubre de 2019, en el cual se concluye que la denuncia de la Convención debe efectuarse de conformidad con el artículo 57° de la Constitución Política y siguiendo, *mutatis mutandis,* el procedimiento señalado en el segundo párrafo del artículo 2º de la Ley Nº 26647, lo cual es conforme con lo señalado en el inciso 9, del artículo 139 de la Constitución.

11. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República denunciar directamente mediante Decreto Supremo la **"Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque",** adoptada en la ciudad de Bruselas, Reino de Bélgica, el 25 de agosto de 1924, dando cuenta de ello oportunamente, conforme a la Constitución Política del Perú.

12. Posteriormente, en aplicación del artículo 15 de la Convención, la Dirección General de Tratados preparará un modelo de nota diplomática y remitirá la misma a la Embajada del Perú en el Reino de Bélgica con la instrucción de que notifique por escrito al Ministerio de Asuntos Exteriores de ese Reino, la denuncia del Perú de la Convención. Cabe precisar que, de conformidad con el artículo 15 de este tratado, la denuncia así comunicada, surtirá efectos para el Perú un año después de que el Ministerio de Asuntos Exteriores del Reino de Bélgica haya recibido dicha notificación escrita.

Expediente de Denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque"

1. **Informe de Perfeccionamiento**

   - Informe (DGT) N° 061-2019

2. **Instrumento Internacional**

   - "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque"

3. **Solicitud de Perfeccionamiento**

   - Memorándum DSL00388/2019 de 3 de septiembre de 2019.

4. **Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)**

   - Oficio N° 539-2019-MTC/02 del 25 de julio de 2019.

5. **Opinión del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)**

   - Oficio N° 120-2019-MINCETUR/VMCE del 5 de junio de 2019.

6. **Opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos**

   - Memorándum DSL00388/2019 de 3 de septiembre de 2019.

INFORME (DGT) N° 061-2019

I. SOLICITUD DE DENUNCIA

1. Mediante el memorándum (DSL) N° DSL00388/2019 del 3 de septiembre del 2019 la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos solicitó a la Dirección General de Tratados disponer el inicio del procedimiento de denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" adoptada el 25 de agosto de 1924, en la ciudad de Bruselas, Reino de Bélgica.

II. ANTECEDENTES

2. La Convención fue suscrita el 25 de agosto de 1924 por Alemania, Bélgica, Chile, La Ciudad Libre de Danzig[1], España, Estonia, Estados Unidos de América, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, Hungría, Italia, Japón, Polonia, Rumania y el Reino de los Serbios, Croatas y Eslovenos.

3. En la misma fecha, se suscribió un Protocolo de Firmas, el cual es parte integrante de la Convención[2] (a continuación, tanto la Convención como su Protocolo de Firmas, serán denominados, conjuntamente, como la Convención). En ese momento, el Perú no firmó el texto de la Convención ni del Protocolo de Firma.

4. Posteriormente, la Convención fue aprobada internamente por el Perú a través de la Resolución Suprema N° 687 del 16 de octubre de 1964.

5. La Embajada de Bélgica en el Perú, mediante la Nota N° 2641 del 1 de diciembre de 1964, confirmó que el Perú depositó ante el Reino de Bélgica, depositario de la Convención, su instrumento de adhesión el 29 de octubre de 1964. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la misma, el Perú se convirtió en parte de la Convención el 29 de abril de 1965, seis meses después del depósito del instrumento de adhesión.

---

[1] Según el artículo 104, numeral 6, del Tratado de Versalles de 1919, Polonia dirigía las relaciones exteriores de la Ciudad Libre de Danzig. *"By article 104 the Powers undertook to negotiate a treaty between Poland and Danzing providing for Poland to undertake Danzing's Foreign relations: this was done by the Treaty of Paris of 9 november 1902, which, despite its enforced carácter, was an 'international agreement governed by international law' between Poland Danzing"*. En: Crawford, James. The Creation of States in International Law, 2ª ed. Oxford: Oxford University Press, 2006, p. 239.

[2] La Corte Internacional de Justicia, en su sentencia sobre excepciones preliminares del caso *Ambatielos* (Grecia c. Reino Unido), señaló que: "las disposiciones de [un acuerdo concertado entre todas las partes con motivo de la celebración de un tratado] tienen el carácter de cláusula de interpretación [del tratado] y, como tales, deben ser consideradas como parte integrante" del mismo. En: Asunto *Ambatielos* (excepción preliminar), *I.C.J. Reports, 1952*, p. 44. De igual manera, la CDI, citando a la referida sentencia de la CIJ, señaló que "está bien sentado que, cuando se determina que el acuerdo sobre la interpretación de una disposición ha sido concertado antes de la celebración del tratado o en el momento de esa celebración, debe considerarse que forma parte del tratado". En: Comisión de Derecho Internacional. *Anuario de la Comisión de Derecho Internacional, 1966, volumen II* (código A/CN.4/SER.A/1966/Add.I), p. 243.

6

1

6. A la fecha del presente informe, según la Base de Datos del "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", la Convención se encuentra en vigor para el Perú, siendo parte del Derecho interno peruano tal como lo dispone el artículo 55° de la Constitución Política.

7. Por otro lado, la Convención fue enmendada por intermedio del tratado denominado "Protocolo para enmendar el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924" (suscrito en Bruselas, Reino de Bélgica, el 23 de febrero de 1968).[3]

8. Asimismo, la Convención fue enmendada, por segunda vez, a través del "Protocolo de enmienda del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque del 25 de agosto de 1924, como fue enmendado por el Protocolo de 23 de febrero de 1968" (suscrito en Bruselas, Reino de Bélgica, el 21 de diciembre de 1979). [4]

9. Los dos protocolos antes señalados varían, formalmente, el texto de la Convención bajo análisis, en ese sentido es que califican, técnicamente, como enmiendas de la misma.[5]

10. No obstante lo anterior, el Perú no es parte de dichos protocolos. El Perú, como ya se señaló, solo es parte de la Convención en su versión original sin enmiendas.

11. Una copia certificada, del ejemplar original en francés de la Convención, emitida por el depositario, se encuentra registrada en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", con el código M-0141.

III. DESCRIPCIÓN DE LA CONVENCIÓN

12. La Convención está conformado por su texto principal, el cual, a su vez, contiene un preámbulo y dieciséis (16) artículos, así como por un (1) Protocolo de Firmas.

13. En el preámbulo de la Convención se identifica a diversos Estados y se señala que los mismos están deseosos de establecer un marco regulatorio uniforme en materia de reconocimientos de embarque, debido a la utilidad que reviste el tema para los mismos.

Cláusulas generales

14. La Convención se inicia con un glosario que contiene cinco (5) definiciones. Entre ellas se incluye el término "Transportador", el mismo que alude al

[3] El texto de dicho tratado, en francés e inglés, se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201412/v1412.pdf, p. 121 (último acceso, el 29 de octubre de 2019).

[4] El texto de dicho tratado, en francés e inglés, se encuentra disponible en el siguiente enlace: https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201412/v1412.pdf, p. 142 (último acceso, el 18 de septiembre de 2019).

[5] Según la doctrina, una enmienda es un cambio formal en el texto de un tratado. BRUNNÉE, Jutta. "Treaty Amendments". En: Hollis, Duncan B. (ed.). *The Oxford Guide to Treaties*. Oxford: Oxford University Press, 2012, p. 347. Remiro Brotóns, Antonio. *Derecho Internacional Público II. Derecho de los Tratados*. Madrid: Tecnos, 1987, pp. 408 y 410.

7

propietario de una nave o al fletador, parte en un contrato de transporte con un cargador (artículo 1, literal a). Asimismo, se define el término "Mercaderías", el cual comprende los efectos, objetos y toda clase de artículos, solo con dos excepciones. La primera de ellas alude a los animales vivos y, la segunda, a aquellos artículos que en el contrato de transporte hayan sido declarados como puestos en la cubierta de la nave y que, efectivamente sean transportados de tal manera (artículo 1, literal c).

15. De igual manera, se define como "Nave" a todo aquél buque por medio del cual se transporte mercaderías mediante la vía marítima (artículo 1, literal d). A su vez, por "Transporte de mercaderías" la Convención entiende todo el tiempo que transcurre desde que se realiza el embarque de las mercaderías a bordo de la nave hasta que aquellas se desembarquen de esta (artículo 1, literal e).

16. Seguidamente, la Convención señala que, el transportador, en todos los contratos de transporte de mercaderías por mar estará, en cuanto al cargamento, su conservación, su estiva, su transporte, su cuidado, su vigilancia y su descarga, sometido a las obligaciones y responsabilidades indicadas en la Convención. Además, señala que el transportador gozará de diversos beneficios de los derechos y exoneraciones establecidas en la Convención (artículo 2).

17. En cuanto a las obligaciones del transportador, la Convención establece que aquel tiene el deber de realizar una vigilancia razonable en la nave antes y al inicio del viaje. Dicha vigilancia razonable incluye poner a la nave en condiciones de navegabilidad, armarla, aprovisionarla y equiparla convenientemente, así como limpiar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frigoríficas y todos los compartimentos de la nave destinados al recibo, transporte y conservación de mercaderías (artículo 3, numeral 1).

18. De igual manera, el transportador está obligado a proceder en forma apropiada y cuidadosa al embarque, conservación, estiva, transporte, cuidado, vigilancia y descarga de las mercaderías transportadas. Ello, sin perjuicio de las reglas establecidas en el artículo 4 (artículo 3, numeral 2).

19. Asimismo, luego de la recepción y toma bajo su cargo de las mercaderías, el transportador, el capitán o agente del transportador, tienen la obligación, cuando se lo solicite el cargador, de entregarle un conocimiento que consigne, entre otra información, las marcas principales para la identificación de las mercaderías en las condiciones en las que fueron proporcionadas por escrito por el cargador; el número de bultos o piezas, o la cantidad o peso, según corresponda, y el estado y acondicionamiento aparente de las mercaderías (artículo 3, numeral 3).

20. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el transportador ha recibido las mercaderías antes indicadas en las condiciones señaladas en los tres literales del artículo 3, numeral 3 (artículo 3, numeral 4).

21. Por otra parte, se considerará que el cargador ha garantizado al transportador, al embarque, la exactitud de las marcas, número, cantidad y peso, tal como fueron especificados por este último. De esta manera, el cargador indemnizará al transportador por toda pérdida, daño y gastos provenientes o que resulten de la inexactitud de los puntos señalados previamente. El derecho del transportador a tal indemnización no limitará de ninguna manera su responsabilidad y compromisos amparados por el contrato de transporte ante otra persona que no sea el cargador. (artículo 3, numeral 5).

3

22. En ese sentido, solo si no se avisa por escrito al transportador o a su agente en el puerto de descarga, sobre las pérdidas o daños señalados en el punto anterior, y la naturaleza de los mismos, antes o hasta el momento del retiro de la mercadería o su entrega a la persona con derecho a recibirla, conforme a las sujeciones del contrato de transporte, con aquel retiro se presumirá que la mercadería ha sido librada por el transportador en las condiciones estipuladas en el conocimiento. Dicha presunción admite prueba en contrario. Cabe resaltar que, cuando se trate de pérdidas o daños no aparentes, el plazo para dar aviso es de tres días luego de la entrega de la mercadería.

23. Al respecto, la Convención también señala que el transportador y la nave serán librados de responsabilidad por pérdidas o daños, salvo que se inicie una demanda dentro del año de la entrega de las mercaderías o dentro de la fecha en la que debieron librarse. Adicionalmente, cuando se trate de pérdidas o daños evidentes o supuestos, existe una obligación para el transportador y el receptor de brindarse recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de la mercadería y verificación del número de bultos (artículo 3, numeral 6).

24. Cuando las mercaderías hubieran sido embarcadas, el conocimiento que entregará el transportador, capitán o agente del transportador al cargador, si es que este último lo solicita, será un conocimiento con la anotación de "Embarcado". Ello se dará siempre que el cargador, en caso de haber recibido un documento previo que le dé derecho a aquellas mercaderías, restituya aquel contra entrega de un conocimiento con la anotación de "Embarcado". De manera similar, el trasportador, capitán ó agente del transportador también cuentan con la facultad de anotar, en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer término, el nombre de la nave o las naves en las que las mercaderías han sido embarcadas y las fechas de embarque. De ser así y siempre que el referido documento contenga las condiciones señaladas en los tres literales del artículo 3, numeral 3, tal documento constituirá un conocimiento con la anotación de "Embarcado" (artículo 3, numeral 7).

25. Por otra parte, se dispone la nulidad de toda cláusula o contrato de transporte que tenga como finalidad exonerar, al transportador o a la nave, de responsabilidad por pérdida o daño concerniente a las mercaderías, que provenga de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes u obligaciones estipuladas en el artículo 3 de la Convención (artículo 3 numeral 8).

26. La Convención dispone determinadas circunstancias en las cuales ni el transportador ni la nave adquirirán responsabilidad. Por ejemplo, cuando se presenten pérdidas o daños que provengan o resulten del estado no navegable de la nave, salvo que se deba a la falta de diligencia razonable del trasportador respecto de poner la nave en condiciones de navegabilidad, para asegurarle un armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes; para el aseo y buen estado de las bodegas, cámaras frigoríficas o todos los otros compartimentos de la nave donde se embarquen las mercaderías, entre otros (artículo 4, numeral 1).

27. El transportador y la nave tampoco tendrán responsabilidad por la pérdida o daño que resulte o provenga de los actos, negligencia o errores del capitán, marino, piloto o de los representantes del transportador, durante la navegación o administración de la nave; incendio, a menos que este sea ocasionado por acto o culpa del transportador; riesgo, peligro o accidente de mar, o en otras aguas navegables; caso fortuito; actos bélicos; actos de enemigos del orden público, entre otros (artículo 4, numeral 2).

9

4

28. La Conveción exime de responsabilidad al cargador en caso de cualquier pérdida o daño sufrido por el transportador o la nave, que provenga o resulte de cualquier causa que no se puedan atribuir a algún acto, falta o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus representantes (artículo 4, numeral 3).

29. De igual manera, la Convención reconoce que no se considerará una infracción al mismo o al contrato de transporte, cualquier desviación para salvar o intentar salvar vidas o bienes en el mar ni cualquier otra desviación razonable del curso de las embarcaciones. En tales casos, el transportador no será responsable por pérdidas o daños (artículo 4, numeral 4).

30. El transportador y la nave, en caso de pérdida o daño causado a las mercaderías o en lo concerniente a ellas, serán responsables por suma que supere las 100 libras esterlinas, o su equivalente en otra moneda, por bulto o unidad. La excepción a dicha regla es que la naturaleza y el valor de aquella mercadería hayan sido declaradas por el cargador en el conocimiento antes de su embarque. En este caso, la naturaleza y el valor anotado en el conocimiento se traducirá en una presunción que admite prueba en contrario y que no obliga al transportador, pues puede impugnar. Por otro lado, si no se ha declarado el valor de las mercaderías en el conocimiento, ni el transportador ni la nave serán responsables por el monto excedente a las 100 libras, o su equivalente en otra moneda, que se genere por las pérdidas o daños de aquellas mercaderías.

31. Al respecto, la Convención admite que el transportador, capitán o agente del transportador y el cargador varíen, por medio de un convenio, el límite de 100 libras esterlinas, o su equivalente en otra moneda, siempre que el tope pactado no sea inferior a aquél. También se dispone que en caso el cargador formule, a sabiendas, falsas declaraciones en el conocimiento, respecto del valor o la naturaleza de las mercaderías, ni el transportador ni la nave, serán responsables por cualquier perdida o daño causado a aquellas (artículo 4, numeral 5)

32. En cuanto a las mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuando su embarque no ha sido consentido por el transportador, por el capitán o por el agente del transportador, la Convención les permite, cuando tomen conocimiento de su naturaleza o carácter y antes de la descarga, su desembarco en cualquier lugar, su destrucción o su transformación en inofensivo sin generarse una indemnización. En este caso, el cargador de dichas mercaderías será el responsable de todo daño y gasto que provenga directa o indirectamente de su embarque. De igual manera, aunque el embarque de dichas mercaderías haya sido con consentimiento, si resultasen peligrosas para la nave o para la carga, la Convención también le permite al transportador su desembarco en cualquier lugar, su destrucción o su transformación en inofensivo sin generarse responsabilidad para él. La excepción a esta última regla es el caso de averías comunes (artículo 4, numeral 6).

33. Cabe señalar que el transportador es libre de abandonar todo o parte de sus derechos y exoneraciones, o de aumentar sus responsabilidades y obligaciones en la forma en que unas y otras se encuentran previstas en la Convención. Sin embargo, para ello, el abandono o aumento deseado debe consignarse en el conocimiento expedido al cargador. Además, ninguna de las disposiciones de estas reglas se opondrá a insertar un conocimiento, de cualquier disposición lícita, relacionado a vías comunes.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - F.L.D.F.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - A.A.V.

34. Adicionalmente, se debe tomar en cuenta que ninguna disposición de la Convención resulta aplicable a los contratos de fletamento; sin embargo, si se expide un conocimiento en el caso de hallarse una nave bajo el imperio de un contrato de fletamento, dicho conocimiento estará sometido a las disposiciones de esta Convención (artículo 5).

35. La presente Convención dispone que el transportador, capitán o agente de transportador y el cargador podrán libremente pactar un contrato relativo a determinada mercadería (cualquiera que sea) con cualquier condición referente a las responsabilidades y obligaciones del transportador, respeto de dichas mercaderías, y los derechos y exoneraciones del transportador a propósito de aquellas mercaderías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado de navegabilidad de la nave. Ello deberá darse en la medida que lo estipulado no sea contrario al orden público o concierna los cuidados o diligencia de sus representantes o agentes encargados del cargamento, conservación, estiva, transporte, custodia, vigilancia y descarga de las mercaderías transportadas por mar. Asimismo, se realizará siempre que, en este caso, ningún conocimiento haya sido ni sea emitido y que las condiciones del acuerdo pactado estén contenidas en un certificado, que calificará como documento no negociable y llevará la anotación de tal característica. No obstante, lo referido previamente no resultará aplicable a los cargamentos comerciales ordinarios, hechos en el curso de operaciones comerciales ordinarias, entre otras condiciones (artículo 6).

36. Por otra parte, en la Convención se especifica que aquél no contiene disposición alguna que prohíba al transportador o cargador acordar estipulaciones, condiciones, reservas o exoneraciones relativas a las obligaciones y responsabilidades de aquél, por pérdida o daño que ocurran a las mercaderías con anterioridad al embarque y luego de la descarga de la nave, en la que las mercaderías sean transportadas por mar (artículo 7).

37. Cabe resaltar que las disposiciones de la Convención no modifican ni los derechos ni las obligaciones del transportador resultantes de toda ley en vigor, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de los barcos (artículo 8).

38. En cuanto a las unidades monetarias sobre las que versa la Convención, esta las entiende de un valor en oro. Bajo esta lógica, se dispone que los Estados contratantes donde la libra esterlina no sea empleada como moneda oficial, tienen el derecho a convertir a su sistema monetario y en cifras redondas, las sumas establecidas en libras esterlinas. Sin perjuicio de ello, las leyes nacionales pueden, reservar la facultad al deudor de cancelar en moneda nacional. Para ello, se tomará en cuenta el tipo de cambio del día de llegada de la nave al puerto de descarga de la mercadería correspondiente (artículo 9).

39. La Convención resulta aplicable a todo conocimiento creado en uno de los Estados contratantes (artículo 10).

Depositario

40. La Convención establece que, las ratificaciones se depositarán en Bruselas, ante el Gobierno de Bélgica, en una fecha fijada de común acuerdo entre los gobiernos que se hubiesen manifestado dispuestos a ratificar la Convención. Dicho primer depósito de ratificaciones estará constatado por un acta firmada por los representantes de los Estados que toman parte y por el Ministro de Relaciones Exteriores de Bélgica. Después del primer depósito de ratificaciones, los depósitos

REPÚBLICA DEL PERÚ · Dirección General de Tratados · Ministerio de Relaciones Exteriores · F.L.D.F.
REPÚBLICA DEL PERÚ · Dirección General de Tratados · Ministerio de Relaciones Exteriores · I.A.A.V.

deberán dirigirse al Gobierno Belga mediante notificación escrita y acompañada del instrumento de ratificación (artículo 11).

Entrada en vigor y aplicación territorial

41. La Convención establece que su entrada en vigor se producirá, para los Estados que hayan participado en el primer depósito de ratificaciones, un año después de la fecha del acta de depósito.

42. Para los Estados que ratifiquen la Convención, se adhieran a la misma posteriormente, o que su puesta en vigor sea posterior y según lo dispuesto en el artículo 13, ella entrará en vigor seis meses después de realizadas las notificaciones previstas en el artículo 11, numeral 2 y el artículo 12, numeral 2 (artículo 14).

43. Cabe señalar que los Estados no signatarios pueden adherirse a la Convención, aunque no estén representados en la Conferencia Internacional de Bruselas (artículo 12).

44. Las partes pueden declarar, al momento de la firma, del depósito de las ratificaciones o en el de su adhesión, que la aceptación concedida a la Convención no se aplique a ciertos o a ninguno de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultra mar, que se encuentren bajo su soberanía o autoridad. Asimismo, se permite que posteriormente se pueda presentar una adhesión de manera separada en nombre de cualquiera de estos (artículo 13).

Denuncia

45. Cualquiera de las partes que desee denunciar la Convención, notificará por escrito al Gobierno Belga su decisión de denunciar la Convención, el que remitirá una copia conforme certificada de la notificación a los otros Estados. La denuncia surtirá efectos respecto del Estado que la hubiere notificado y un año después que la notificación haya llegado a conocimiento del Gobierno Belga (artículo 15).

Enmiendas

46. La Convención establece la facultad de los Estados para promover la realización de una nueva conferencia con la finalidad de proponer las enmiendas. Para ello, el Estado que haga uso de dicha facultad deberá notificar, con un año de anticipación y por medio del Gobierno Belga, a los demás Estados, su deseo de enmendar la Convención. El Gobierno Belga es el encargado de convocar a la conferencia (artículo 16).

Idiomas y textos auténticos

47. El último párrafo de la Convención establece que esta ha sido suscrita en un solo ejemplar original. Asimismo, se observa que el texto auténtico se encuentra en el idioma francés.

Sobre el Protocolo de Firmas

48. Como se ha indicado ya, la Convención cuenta con un Protocolo de Firmas. En él se indica que, al proceder a la firma de la Convención, los Plenipotenciarios han adoptado aquél Protocolo con la misma fuerza y validez que si sus disposiciones estuvieran insertas en el texto de la propia Convención.

12

49. En él se dispone que las partes podrán dar vigor a esta Convención, ya sea dándole fuerza de ley o introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por la Convención en forma apropiada a dicha legislación.

50. Asimismo, en el Protocolo de Firmas los Estados Contratantes se reservan expresamente el derecho de precisar que en los casos previstos por el artículo 4, párrafo segundo, literales del c al p, el portador de conocimiento de embarque puede establecer la culpa personal o de sus subordinados, no cubiertas por el párrafo a. Asimismo, en lo concerniente a cabotaje nacional, se reservan el derecho de aplicar las reglas del artículo 6 a toda clase de mercaderías sin considerar la restricción establecida en el último párrafo del mismo artículo.

IV. CALIFICACIÓN

51. La Convención reúne los elementos de la definición consuetudinaria de tratado.[6] Así, se trata de un acuerdo internacional celebrado entre sujetos de derecho internacional a través del cual se establecen derechos y obligaciones (como por ejemplo, las contenidas en los artículos 1, 2, 9, 10, entre otros) entre las partes y está regido por derecho internacional[7].

52. Vale resaltar que la clasificación del presente instrumento como tratado es relevante dado que solo los tratados son objeto de denuncia a la luz del derecho internacional y de lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 57° de la Constitución Política.

V. OPINIONES TÉCNICAS

53. A efectos de sustentar el presente informe de denuncia de la Convención, se consideraron las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo y de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores

Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

54. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones remitió el oficio N° 539-2019-MTC/02 del 25 de julio de 2019. En ese sentido, se procederá a detallar el contenido de oficio mencionado.

---

[6] Definición consuetudinaria reflejada en el artículo 2, numeral 1, literal a), de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969.

[7] "Como con la mayor parte de la Convención [VCL T 1969), aunque la definición sea expresada solo para los propósitos de aquella Convención, y está limitada a los tratados entre Estados, sus elementos, ahora, reflejan el Derecho Internacional consuetudinario. Como con diversas interrogantes legales, la dificultad no es la definición en sí misma, sino con si un instrumento en particular o una determinada transacción pueden estar contenida en dicha definición". Traducción libre de: *"As with most of the Convention [VCLT 1969), a/though the definition is expressed to be for the purposes of that Convention, and is limited to treaties between states, its elements now represent customary international law. As with so many legal questions, the difficulty is not the definition itself, but whether a particular instrument or transaction fa/ls within if'.* En: Aust, Anthony. Modern Treaty Law and Practice. 3a ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2014, p. 14.

13

8

55. El Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones expresa su conformidad con el informe técnico legal N° 1573-2019-MTC/08 del 17de julio de 2019, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica de dicho ministerio para el inicio del procedimiento de denuncia de la Convención. El referid informe contiene extractos de los informes de dos áreas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones: de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal y de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto.

56. En relación con el informe de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, indica que la Convención no hace mención a obligación alguna por los inconvenientes causados por retraso o daño de la mercancía. En ese sentido, esas obligaciones no responden a las exigencias que la dinámica de la logística internacional moderna demanda (punto 2.6).

57. Por otro lado, señala que, en relación con las exoneraciones, el artículo 4 de la Convención muestra una extensa lista de eventos que eximen al porteador de responsabilidad. Ello, precisa, ya no es posible en el marco de la moderna práctica del comercio mundial, por tanto, las exoneraciones deberían reducirse solo a tres: motivos de fuerza mayor, culpa de la víctima y actos ajenos al poder de actuación del porteador, (punto 2. 7).

58. Además, se indica que, desde la entrada en vigencia de la Convención, se ha observado un descontento con el sistema que estas reglas imponen. Ello se originó en parte por la distribución desproporcionada de responsabilidades, al inclinarse favorablemente a los transportistas a expensas de los cargadores (operadores, exportadores e importadores). Además, se hace mención a la ambigüedad e incertidumbre de las disposiciones de la Convención, lo cual contribuyen a elevar el costo del flete. Las reglas de la Convención se han vuelto inadecuadas para la evolución de las condiciones tecnológicas y las prácticas relativas al transporte marítimo (punto 2.8).

59. Se indica, al mismo tiempo, que en la "[Convención] no se hace distinción entre tipos de carga y no se incluye el término 'container' en ningún artículo (punto 2.9). A su vez, se hace énfasis en la dificultad de aplicar las reglas de la Convención a un comercio global por lo cual "es importante que el Perú se retire del denominado sistema 'Gancho a Gancho' que aplica con las reglas [de la Convención] a fin de adecuar las normas nacionales en beneficio de la competitividad del país haciendo previsible los costos para la importación y la exportación de mercancías" (punto 2.13).

60. De igual manera, resulta necesario actualizar el sistema a fin de que este permita conocer la estructura de costos para la importación y exportación de mercancías. Un sistema que permita conocer los servicios brindados por los prestadores de servicios en la cadena logística marítima-portuaria, así como aquellos servicios brindados de manera complementaria. Todo ello para que el usuario pueda tener dicha información de manera anticipada y aplicar la regla general de que "quien contrata los servicios es quien lo[s] debe pagar", (punto 2.16).

61. En las reglas establecidas por la Convención, lo relacionado con las mercancías transportadas en cubierta no están consideradas. En la actualidad, se indica, el transporte de mercancías en cubierta es frecuente, especialmente, en los buques portacontenedores (punto 2.19).

62. Por otro lado, el referido informe de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal menciona que el proceso logístico debe ser plenamente conocido y con las reglas de la Convención ello no ocurre. Esto, va en contra del consumidor final, pues el importador/exportador "paga costos adicionales que en algunos casos corresponde pagar al armador o naviero, debido a que son acciones que realiza por su conveniencia, ejemplo la tracción hacia depósitos temporales, que no son solicitados por el consignatario", (punto 2.22.2). Actualmente, el consignatario que contrata el transporte marítimo de un puerto a otro bajo las condiciones de "gancho a gancho", "no conoce los costos asociados hasta tener la mercancía a su disposición en el puerto de destino o hasta poner la carga a disposición de la naviera, razón por la cual no puede efectuar una estructura de costos" (punto 2.22.3).

63. Por su parte, el informe técnico legal N° 1573-2019-MTC/08, se refiere a lo señalado en el informe N° 0077-2019-MTC/09.01 del Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto. Este informe, señala que "el perfeccionamiento y modernización de aquellas normas que restringen la operación del transporte marítimo internacional", como las reglas de la Convención, se enmarcan en la Política General de Gobierno y los lineamientos de los planes estratégicos sectoriales (punto 2.9.).

64. Las reglas de la Convención "resultan inaplicables en los tiempos actuales, se menciona, habiéndose convertido en una limitante para el desarrollo del comercio exterior del país y la modernización de la legislación vinculada con los servicios de transporte marítimo internacional", (punto 3.2.).

65. Además, se hace mención a que la denuncia de la Convención, con el objetivo de "modernizar la legislación vinculada con el transporte marítimo internacional", es acorde "con los Planes Estratégicos Sectoriales e Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que se consideran lineamientos y objetivos dirigidos a mejorar la competitividad y productividad del país" (punto 3.3.).

66. En ese contexto, el informe técnico legal N° 1573-2019-MTC/08 señala que existe la necesidad de modernizar las normas relacionadas con el transporte marítimo de mercancías y que es legalmente viable la denuncia de la Convención (punto 3.7.).

Opinión del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

67. Mediante el oficio N° 120-2019-MINCETUR/VMCE del 5 de junio de 2019, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo transmitió al Ministerio de Relaciones Exteriores, copia del informe N° 004-2019-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE/IHP, elaborado por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior del Viceministerio de Comercio Exterior.

68. En dicho informe se señala que la Convención regula un régimen de responsabilidad basado en la regla denominada "gancho a gancho". Sin embargo, estas reglas "no prevén la responsabilidad por pérdida o daño que se produzca mientras la mercancía se halla bajo custodia del cargador" (punto 2.3).

69. Se agrega que la Convención no es aplicable para las mercancías transportadas sobre cubierta ni imputa responsabilidad al transportista por los retrasos o daño de la mercancía. Se agrega además que "la información requerida en el

conocimiento de embarque es limitada, sin que se consigne disposiciones respecto de otro tipo de documento de transporte" (punto 2.5.).

70. El informe antes referido señala, además, que en la Convención "la distribución de responsabilidades se da a favor del transportista y en desmedro de los exportadores, importadores y sus representantes". Se añade a ello que la Convención no "hace mención a los contenedores dado que éstos aparecieron recién en la mitad del siglo XX". En ese sentido, dicho tratado no responde a la tecnología ni a la operatividad portuaria de los años siguientes, "considerándose cada vez más a esta Convención como desfasada", (punto 2.6). La Convención, se afirma por ello, "no responde a la operatividad del transporte marítimo actual, y no brinda un régimen de responsabilidad justo" en desmedro de los usuarios o dueños de la carga (punto 2. 7).

71. En ese contexto, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo considera que la denuncia de la Convención "es necesaria [...] a fin de que se regule la materia considerando la situación y problemática actual del transporte marítimo internacional"(punto 2.7).

Opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores

72. El 3 de septiembre de 2019, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ministerio de Relaciones Exteriores remitió a la Dirección General de Tratados el memorándum (DSL) N° DSL00388/2019. En dicho memorándum se traslada la opinión de la Dirección de Asuntos Marítimos respecto de la denuncia de la Convención.

73. El citado órgano de línea señala que el comercio marítimo se sustenta en el potencial uso de los océanos como espacio y vías para el desarrollo del comercio internacional a través de embarcaciones que transportan, principalmente, mercancías. Añade que "en el Perú, más del 90% del intercambio comercial se efectúa por la vía marítima, de ahí su gran importancia y necesidad de una regulación que permita su constante desarrollo y competitividad" (punto 9).

74. En ese sentido, precisa que la Convención representó, en su momento, un "gran avance en la uniformidad de las reglas del transporte marítimo de mercancías" (punto 10). Sin embargo, el desarrollo logístico y avances de la tecnología implementada en el flujo del comercio internacional por vía marítima "han conllevado a que las reglas [de la Convención] se conviertan en un limitante para el desarrollo del comercio exterior del país y la legislación nacional sobre la materia"(punto 11).

75. Por todo lo anterior, la Dirección de Asuntos Marítimos del Ministerio de Relaciones Exteriores "opina favorablemente sobre la denuncia [de la Convención] en virtud de los beneficios que conlleva la actualización de la regulación sobre el transporte marítimo de mercancías y su potencial contribución a los objetivos" de la próxima política nacional marítima.

VI. VÍA DE DENUNCIA

76. El tercer párrafo del artículo 57° de la Constitución Política del Perú establece que: "La denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República, con cargo de dar cuenta al Congreso. En el caso de los tratados sujetos a aprobación del Congreso, la denuncia requiere aprobación previa de éste."

77. Por otro lado, el artículo 7, de la Ley N° 26647, señala que los tratados celebrados y perfeccionados por el Estado peruano solo podrán ser denunciados (en el plano internacional), según las propias disposiciones del tratado o, en su defecto, según las normas generales del derecho internacional sobre dicha materia.

78. Ahora bien, a diferencia de lo que sucede con la ratificación interna de los tratados, en el ordenamiento jurídico peruano no se ha previsto una norma expresa que señale cómo el Presidente de la República debe denunciar internamente los tratados celebrados por el Perú y en vigor para el Perú. El artículo 57° de la Constitución Política, solo se limita a señalar que la denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República.

79. No se señala expresamente cuál es el procedimiento ni cuál es la norma jurídica a través de los cuales el Presidente de la República denuncia los tratados del Perú. En ese sentido, es posible afirmar que estamos ante un supuesto típico de ausencia normativa o laguna del derecho.[8]

80. Para solucionar esa ausencia normativa o laguna del derecho es necesario recurrir a la aplicación analógica de una norma jurídica existente en nuestro ordenamiento jurídico interno al supuesto de hecho de la denuncia en el plano interno de un tratado.

81. La aplicación analógica de una norma es un método de integración jurídica, y en atención a lo señalado en el numeral 9 del artículo 139 de la Constitución Política, se debe tener en consideración el principio de inaplicabilidad por analogía de las normas que restrinjan derechos.

82. Teniendo esto último en cuenta, la norma jurídica existente a la que deberá ser aplicada analógicamente al supuesto de la denuncia de un tratado celebrado por el Perú y en vigor, es aquella contemplada en el párrafo 2 del artículo 2 de la Ley N° 26647.

83. Al respecto, el segundo párrafo del artículo 2 de la Ley Nº 26647 señala que cuando los tratados no requieran la aprobación legislativa, el Presidente de la República los ratifica directamente, mediante un decreto supremo, de acuerdo a lo previsto en el artículo 57° de la Constitución.

84. En consecuencia, el Presidente de la República, también puede denunciar tratados mediante un decreto supremo, cuando los mismos no se encuentren inmersos en los supuestos contemplados en el artículo 56° o en el artículo 57° segundo párrafo, es decir cuando no requieren de aprobación legislativa. Ello sin perjuicio de dar cuenta de ello oportunamente, conforme a la Constitución Política del Perú.

---

[8] Sobre qué se entiende por laguna del Derecho, Marcial Rubio señala que: "La laguna del Derecho puede ser definida como aquel suceso para el que no existe una norma jurídica aplicable, pero que se considera que debiera estar regulado por el sistema jurídico. Estrictamente hablando, el suceso que da origen a la laguna no está previsto en ninguno de los supuestos existentes en las normas vigentes del sistema jurídico". Sobre este punto, el mismo autor precisa lo siguiente: "Entonces, ¿cuándo se puede considerar que existen lagunas del Derecho? [...] Cuando el caso que carece de norma tiene una racionalidad que es sustantivamente igual a la de otro caso sí normado, aun cuando ambos son fenoménicamente distintos. Es decir que, siendo hechos diferentes en sus apariencias, tienen una esencia común o una lógica encadenada. Ello nos lleva a la analogía y la *ratio legis* que la sustenta". En: Rubio, Marcial: *El Sistema Jurídico. Introducción al* Derecho, 11a. ed. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2018, p. 261-264.

17

12

85. Así, en el caso de la Convención bajo análisis, se considera que la denuncia del mismo no requiere de aprobación legislativa previa en tanto que no versa sobre las materias del artículo 56° de la Constitución Política. En efecto, la Convención no versa sobre materias de derechos humanos, soberanía, dominio o integridad del Estado, defensa nacional, ni prevé obligaciones financieras del Estado. No crea, modifica, o suprime tributos, ni exige la modificación o derogación de alguna ley, ni requiere medidas legislativas para su ejecución. Tampoco se encuentra incurso en el supuesto del segundo párrafo, del artículo 57° de la Constitución Política.

86. La Convención únicamente establece los derechos y las obligaciones que nacen de un contrato de transporte marítimo para las partes de dicho contrato con la correspondiente emisión de un conocimiento de embarque o documento similar.

87. Con relación a este último aspecto, cabe mencionar que en los artículos 5, 6 y 7 se hace referencia al término exoneración. Por ejemplo, el artículo 5 de la Convención señala lo siguiente: "El transportador quedará en libertad para abandonar todo o parte de sus derechos y exoneraciones [...] previstas en la presente Convención". Por su parte, el artículo 6 establece que será posible pactar un contrato cualquiera con cualesquiera condiciones concernientes a "los derechos y exoneraciones del transportador", y el artículo 7, que ninguna de las disposiciones de la Convención prohibirá a un transportador o cargador insertar en un contrato "estipulaciones, condiciones, reservas o exoneraciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del transportador o de la nave.

88. Esas referencias en la Convención a las exoneraciones, no deben ser confundidas con las exoneraciones tributarias a las que se hace referencia en el artículo 56° de la Constitución Política. Las exoneraciones a las que se hacen mención en los artículos 5, 6 y 7, son exoneraciones en virtud de la Convención y relativas a contrato de transporte marítimo, mas no exoneraciones de naturaleza tributaria o relativas a la potestad de regularlas del Estado.

89. En virtud de ello, se puede afirmar que el Presidente de la República puede denunciar ese tratado directamente a través de un decreto supremo. Dicho decreto supremo, además deberá ser refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores, en atención a lo dispuesto por el artículo 120° de la Constitución Política que señala que son nulos los actos del Presidente de la pública que carecen de refrendo ministerial".

90. Por las consideraciones anteriores, la vía de denuncia de la Convención corresponde a aquella contemplada en el artículo 57° de la Constitución Política.

91. Posteriormente, en aplicación del artículo 15 de la Convención, la Dirección General de Tratados, preparará un modelo de nota diplomática. Luego, remitirá la misma a la Embajada del Perú en el Reino de Bélgica con la instrucción de que notifique por escrito al Ministerio de Asuntos Exteriores de ese Reino la denuncia del Perú de la Convención. Cabe precisar que, de conformidad con el artículo 15, la denuncia así comunicada surtirá efectos para el Perú en año después de que el Ministerio de Asuntos Exteriores del Reino de Bélgica reciba dicha notificación por escrito.

92. En consecuencia, el Presidente de la República puede denunciar mediante decreto supremo la "Convención Internacional para la Unificación de

18

13

Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque", dando cuenta de ello oportunamente, conforme a la Constitución Política del Perú.

Lima, 30 de octubre de 2019

PAMC/OMPP/BLHC

REPÚBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

Franca Lorella Deza Ferreccio
Embajadora
Directora General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - A.A.V.

DIRECCION GENERAL

24 ENE 1935

CONVENTION INTERNATIONALE

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES EN MATIÈRE DE CONNAISSEMENT SIGNÉE A BRUXELLES, LE 25 AOUT 1924.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ALLEMANDE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE, SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA, SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE, SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE, LE CHEF DE L'ÉTAT ESTONIEN, LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE, SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES POSSESSIONS BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES, SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE GOUVERNEUR DU ROYAUME DE HONGRIE, SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE, SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU MEXIQUE, SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE, SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE, SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE, SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES, SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE ET LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY,

Ayant reconnu l'utilité de fixer de commun accord certaines règles uniformes en matière de connaissement, ont décidé de conclure une Convention à cette effet et ont désigné, pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ALLEMANDE :

S. E. M. VON KELLER, Ministre d'Allemagne à Bruxelles.

REPUBLICA DEL PERU
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
I.A.A.V.

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE :

SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES :

M. L. Franck, Ministre des Colonies, Président du Comité maritime international ;

M. A. Le Jeune, Sénateur, Vice-Président du Comité maritime international ;

M. F. Sohr, Docteur en droit, Secrétaire Général du Comité maritime international, Professeur à l'Université de Bruxelles.

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI :

S. E. M. Armando Quezada, Ministre du Chili à Bruxelles.

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA :

SA MAJESTÉ LE ROI DE DANEMARK ET D'ISLANDE :

SA MAJESTÉ LE ROI D'ESPAGNE :

S. E. le Marquis de Villalobar et de Guimarey, Ambassadeur d'Espagne à Bruxelles.

M. LE CHEF DE L'ÉTAT ESTONIEN :

S. E. M. Pusta, Ministre d'Estonie à Bruxelles.

M. LE PRÉSIDENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE :

S. E. M. William Phillips, Ambassadeur des États-Unis d'Amérique à Bruxelles.

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE :

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE :

S. E. M. M. Herbette, Ambassadeur de France à Bruxelles

I.A.A.A.

SA MAJESTÉ LE ROI DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE ET DES POSSESSIONS BRITANNIQUES AU DELA DES MERS, EMPEREUR DES INDES :

S. E. le Très Honorable Sir George Grahame, G. C. V. O. K. C. M. G., Ambassadeur de Sa Majesté Britannique à Bruxelles.

SON ALTESSE SÉRÉNISSIME LE GOUVERNEUR DU ROYAUME DE HONGRIE :

M. le Comte Olivier Woraczicsky, Baron de Pabienitz, Chargé d'affaires de Hongrie à Bruxelles.

SA MAJESTÉ LE ROI D'ITALIE :

M. J. Daneo, Chargé d'affaires a. i. d'Italie à Bruxelles.

SA MAJESTÉ L'EMPEREUR DU JAPON :

S. E. M. M. Adatci, Ambassadeur du Japon à Bruxelles.

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE :

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU MEXIQUE :

SA MAJESTÉ LE ROI DE NORVÈGE :

SA MAJESTÉ LA REINE DES PAYS-BAS :

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DU PÉROU :

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE ET LA VILLE LIBRE DE DANTZIG :

S. E. M. le Comte Jean Szembek, Ministre de Pologne à Bruxelles.

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE :

REPUBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - I.A.A.V. - Ministerio de Relaciones Exteriores

22

14

SA MAJESTÉ LE ROI DE ROUMANIE :

S. E. M. Henri Catargi, Ministre de Roumanie à Bruxelles.

SA MAJESTÉ LE ROI DES SERBES, CROATES ET SLOVÈNES :

MM. Straznicky et Verona.

SA MAJESTÉ LE ROI DE SUÈDE :

M. LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'URUGUAY :

Lesquels, à ce dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

Article premier.

Dans la présente Convention les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

(a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

(b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer ; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement.

(c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

(d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

(e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 2.

Sous réserve des dispositions de l'article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

I. M. V.

ARTICLE 3.

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

(a) Mettre le navire en état de navigabilité ;

(b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

(c) Approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

(a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage ;

(b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur ;

(c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4. Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au § 3, a), b) et c).

5. Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemnisera le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur.

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur où à son

REPUBLICA DEL PERU
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
F. M. A. V.

agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises, et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tous cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur, au chargeur sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu que, si le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions de l'article 3, § 3, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs ou obligations édictées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit la présente Convention, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 4.

1. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité, à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3, § 1er. Toutes les fois qu'une

perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article.

2. Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

(a) Des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

(b) D'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

(c) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

(d) D'un « acte de Dieu » ;

(e) De faits de guerre ;

(f) Du fait d'ennemis publics ;

(g) D'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;

(h) D'une restriction de quarantaine ;

(i) D'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

(j) De grèves ou lock-outs ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complétement ;

(k) D'émeutes ou de troubles civils ;

(l) D'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;

(m) De la freinte en volume ou en poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise ;

(n) D'une insuffisance d'emballage ;

(o) D'une insuffisance ou imperfection de marques ;

(p) De vices cachés échappant à une diligence raisonnable ;

(q) De toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4. Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction à la présente Convention ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

REPUBLICA DEL PERU
Dirección General de Navegación
I.A.A.V.
Ministerio de Relaciones Exteriores

5. Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant pour une somme dépassant 100 liv. sterl. par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur, qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur.

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment, avant déchargement, être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelqu'une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

ARTICLE 5.

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par la présente Convention, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties ; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes de la présente Convention. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

ARTICLE 6.

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les

obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

ARTICLE 7.

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

ARTICLE 8.

Les dispositions de la présente Convention ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

ARTICLE 9.

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling n'est pas employée comme unité monétaire se réservent le droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale, d'après le cours du change au jour de l'arrivée du navire au port de déchargement de la marchandise dont il s'agit.

ARTICLE 10.

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout connaissement créé dans un des Etats contractants.

S.T.A.D.V.

ARTICLE 11.

A l'expiration du délai de deux ans au plus tard à compter du jour de la signature de la Convention, le Gouvernement belge entrera en rapport avec les Gouvernements des Hautes Parties contractantes qui se seront déclarées prêtes à la ratifier, à l'effet de faire décider s'il y a lieu de la mettre en vigueur. Les ratifications seront déposées à Bruxelles à la date qui sera fixée de commun accord entre les dits Gouvernements. Le premier dépôt de ratifications sera constaté par un procès-verbal signé par les représentants des États qui y prendront part et par le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

Les dépôts ultérieurs se feront au moyen d'une notification écrite, adressée au Gouvernement belge et accompagnée de l'instrument de ratification.

Copie certifiée conforme au procès-verbal relatif au premier dépôt de ratifications, de notifications mentionnées à l'alinéa précédent, ainsi que des instruments de ratifications qui les accompagnent sera immédiatement, par les soins du Gouvernement belge et par la voie diplomatique, remise aux États qui ont signé la présente Convention ou qui auront adhéré. Dans les cas visés à l'alinéa précédent, ledit Gouvernement fera connaître, en même temps, la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 12.

Les États non signataires pourront adhérer à la présente Convention, qu'ils aient été ou non représentés à la Conférence internationale de Bruxelles.

L'État qui désire adhérer notifie par écrit son intention au Gouvernement belge, en lui transmettant l'acte d'adhésion, qui sera déposé dans les archives du dit Gouvernement.

Le Gouvernement belge transmettra immédiatement à tous les États signataires ou adhérents copie certifiée conforme de la notification ainsi que de l'acte d'adhésion en indiquant la date à laquelle il a reçu la notification.

ARTICLE 13.

Les Hautes Parties contractantes peuvent, au moment de la signature, du dépôt des ratifications ou lors de leur adhésion, déclarer que l'acceptation qu'elles donnent à la présente Convention ne s'applique pas soit à certains soit à aucun des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, se trouvant sous leur souveraineté ou autorité. En conséquence, elles peuvent ultérieurement adhérer séparément au nom de l'un ou de l'autre de ces Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer, ainsi exclus dans leur déclaration originale. Elles peuvent aussi, en se conformant à ces dispositions, dénoncer la présente Convention séparément pour l'un ou plusieurs des Dominions autonomes, colonies, possessions, protectorats ou territoires d'outre-mer se trouvant sous leur souveraineté ou autorité.

ARTICLE 14.

A l'égard des États qui auront participé au premier dépôt de ratifications, la présente Convention produira effet un an après la date du procès-verbal

24

de ce dépôt. Quant aux États qui la ratifieront ultérieurement ou qui y adhéreront, ainsi que dans les cas où la mise en vigueur se fera ultérieurement et selon l'article 13, elle produira effet six mois après que les notifications prévues à l'article 11, alinéa 2, et à l'article 12, alinéa 2, auront été reçues par le Gouvernement belge.

ARTICLE 15.

S'il arrivait qu'un des États contractants voulut dénoncer la présente Convention, la dénonciation sera notifiée par écrit au Gouvernement belge, qui communiquera immédiatement copie certifiée conforme de la notification à tous les autres États, en leur faisant savoir la date à laquelle il l'a reçue.

La dénonciation produira ses effets à l'égard de l'État seul qui l'aura notifiée et un an après que la notification en sera parvenue au Gouvernement belge.

ARTICLE 16.

Chaque État contractant aura la faculté de provoquer la réunion d'une nouvelle conférence, dans le but de rechercher les améliorations qui pourraient être apportées à la présente Convention.

Celui des États qui ferait usage de cette faculté aurait à notifier un an à l'avance son intention aux autres États, par l'intermédiaire du Gouvernement belge, qui se chargerait de convoquer la conférence.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :

(signé) KELLER.

Pour la République Argentine :

Pour la Belgique :

(signé) LOUIS FRANCK,

(signé) ALBERT LE JEUNE,

(signé) SOHR.

Pour le Chili :

(signé) ARMANDO QUEZADA.

Pour la République de Cuba :

I.A.A.V.

Pour le Danemark :

Pour l'Espagne :

(signé) El Marques de VILLALOBAR.

Pour l'Estonie :

(signé) PUSTA.

Pour les États-Unis d'Amérique :

(signé) William PHILLIPS.

Pour la Finlande :

Pour la France :

(signé) Maurice HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne :

(signé) George GRAHAME.

Pour la Hongrie :

(signé) WORACZICZKY.

Pour l'Italie :

(signé) Giulio DANEO.

Pour le Japon :

(signé) M. ADATCI.

Sous les réserves formulés dans la note relative à ce traité et jointe à ma lettre, datée du 25 août 1925, à S. Exc. M. Émile Vandevelde, Ministre des Affaires Étrangères de Belgique.

Pour la Lettonie :

Pour le Mexique :

I.A.E.M.

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour la Pologne et la Ville Libre de Dantzig :

(signé) SZEMBEK.

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :

(signé) HENRY CARTAGI.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes :

(signé) Dr MILORAD STRAZNICKY,

(signé) Dr VERONA.

Pour la Suède :

Pour l'Uruguay :

Ministerio de Relaciones Exteriores

PROTOCOLE DE SIGNATURE

En procédant à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de Connaissement, les Plénipotentiaires soussignés ont adopté le présent protocole qui aura la même valeur que si ses dispositions étaient insérées dans le texte même de la Convention à laquelle il se rapporte.

Les Hautes Parties contractantes pourront donner à effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en introduisant dans leur législation nationale les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation.

Elles se réservent expressément le droit :

1° De préciser que, dans les cas prévus par l'article 4, alinéa 2, de *c*) à *p*), le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses proposés non couverts par le paragraphe *a*) ;

2° D'appliquer en ce qui concerne le cabotage national l'article 6 à toutes catégories de marchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier alinéa du dit article.

Fait à Bruxelles, en un seul exemplaire, le 25 août 1924.

Pour l'Allemagne :

(signé) KELLER.

Pour la République Argentine :

Pour la Belgique :

(signé) Louis FRANCK,

(signé) Albert LE JEUNE,

(signé) SOHR.

Pour le Chili :

(signé) Armando QUEZADA.

Pour la République de Cuba :

Pour le Danemark :

Pour l'Espagne :

(signé) EL MARQUES DE VILLALOBAR.

Pour l'Estonie :

(signé) PUSTA.

Pour les États-Unis d'Amérique :

(signé) WILLIAM PHILLIPS.

Pour la Finlande :

Pour la France :

(signé) MAURICE HERBETTE.

Pour la Grande-Bretagne :

(signé) GEORGE GRAHAME.

En procédant à la signature de la présente Convention, Son Excellence a fait, au nom de son Gouvernement, la déclaration dont les termes sont reproduits en annexe au présent procès-verbal.

Pour la Hongrie :

(signé) WORACZICZKY.

Pour l'Italie :

(signé) GIULIO DANEO.

Pour le Japon :

Pour la Lettonie :

REPUBLICA DEL PERÚ
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección General de Tratados
I.A.A.V.

Pour le Mexique :

Pour la Norvège :

Pour les Pays-Bas :

Pour le Pérou :

Pour la Pologne et la Ville Libre de Dantzig :

(signé) SZEMBEK.

Pour le Portugal :

Pour la Roumanie :

(signé) HENRY CARTAGI.

Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes :

(signé) Dr MILORAD STRAZNICKY,

(signé) Dr VERONA.

Pour la Suède :

Pour l'Uruguay :

I, the Undersigned, His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels, on affixing my signature to the Protocol of Signature of the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, on this 15th day of November 1924, hereby make the following Declarations by direction of my Government :

I declare that His Britannic Majesty's Government adopt the last reservation in the additional Protocol of the Bills of Lading Convention.

I further declare that my signature applies only to Great Britain and Northern Ireland, I reserve the right of each of the British Dominions, Colonies, Overseas Possessions and Protectorates, and of each of the territories over wich His Britannic Majesty exercises a mandate to accede of this Convention under Article 13.

(signé) GEORGE GRAHAME.

His Britannic Majesty's Ambassador at Brussels.

Brussels, this 15th day of November 1924.

I.A.A.M.

AMBASSADE IMPÉRIALE

DU

JAPON

—

Note annexée à la lettre de S. Exc. M. l'Ambassadeur du Japon à M. le Ministre des Affaires Étrangères de Belgique, du 25 août 1925.

Au moment de procéder à la signature de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, le soussigné, Plénipotentiaire du Japon, fait les réserves suivantes :

a) A L'ARTICLE 4 :

Le Japon se réserve, jusqu'à nouvel ordre l'acceptation des dispositions du *a*) à l'alinéa 2 de l'article 4.

b) Le Japon est d'avis que la Convention, dans sa totalité, ne s'applique pas au cabotage national ; par conséquent, il n'y aurait pas lieu d'en faire l'objet de dispositions au Protocole. Toutefois, s'il n'en est pas ainsi, le Japon se réserve le droit de régler librement le cabotage national par sa propre législation.

(signé) M. ADATCI.

Bruxelles, le 25 août 1925.

Certifié pour copie conforme :
Le Secrétaire Général
du Ministère des Affaires Étrangères de Belgique,

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA CERTIFICADA DEL INSTRUMENTO INTERNACIONAL"

que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados "Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el código M-0141 y que consta de 18 páginas.

Lima, 13/9/2019

Iván Aybar Valdivia
Primer Secretario
Subdirector de Evaluación y Perfeccionamiento
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

38

TRADUCCION
- 8 JUN. 1970
111
Registro Oficial de Tratados
Multilaterales No. M .....

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE, FIRMADA EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1924

El Presidente de la República Alemana, el Presidente de la República Argentina, ...etc.....

Habiendo reconocido la utilidad de fijar de común acuerdo ciertas reglas uniformes en materia de reconocimientos de embarque, han decidido celebrar una convención para tal fín, y han designado a sus Plenipotenciarios :

(Sigue la lista de los Plenipotenciarios)

Los cuales, debidamente autorizados, han convenido lo siguiente :

ARTICULO 1.

En la presente Convención, las palabras siguientes se hallan empleadas en el sentido preciso que a continuación se indica :

(a) "Transportador" incluye al propietario de una nave o al fletador, parte en un contrato de transporte con un cargador.

(b) "Contrato de transporte" se aplica únicamente al contrato de transporte constatado por un conocimiento o por todo documento similar, que constituya el título para el transporte, por mar, de las mercaderías; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar, emitido en virtud de un contrato de fletamento, a partir del momento en que dicho título lo consigna lo pactado entre el transportador y el portador del conocimiento.

(c) "Mercaderías" comprehde los efectos, objetos, mercaderías y artículos de cualquier naturaleza, a excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, sea declarado como puesto en la cubierta de la nave, y que de hecho, sea así transportado.

(d) "Nave" significa todo buque empleado para el transporte por mar de mercaderías.

(e) "Transporte de mercaderías" comprende el tiempo transcurrido desde el embarque de las mercaderías a bordo de la nave, hasta su desembarque de la nave.

ARTICULO 2.

Bajo reservas de las disposiciones del artículo 6, el transportador en todos los contratos de transporte de mercaderías, por mar, estará, en cuanto al cargamento, su conservación, su estiva, su transporte, su cuidado, su vigilancia y a la descarga de dichas mercaderías, sometido a las responsabilidades y obligaciones, así como gozará del beneficio de los derechos y exoneraciones que más adelante se menciona.

REPUBLICA DEL PERU
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores
I.A.A.V.

ARTICULO 3.

1. El transportador estará obligado, antes y al iniciar el viaje, a ejercer una vigilancia razonable para :

(a) Poner la nave en condiciones de navegabilidad :

(b) Armar convenientemente, equipar y aprovisionar la nave;

(c) Limpiar y poner en buen estado las bodegas, las cámaras frigoríficas, y todos los compartimientos de la nave destinados al recibo, transporte y conservación de las mercaderías.

2. El transportador, bajo reservas de las disposiciones del Artículo 4, procederá en forma apropiada y cuidadosa al embarque, conservación, estiva, transporte, cuidado, vigilancia y descarga de las mercaderías transportadas.

3. Después de haber recibido y tomado a su cargo las mercaderías, el transportador o el capitán o agente del transportador, deberán, cuando lo solicite el cargador, entregar a éste un conocimiento que consigne, entre otras cosas, lo siguiente :

(a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercaderías tales como hayan sido proporcionadas por escrito por el cargador, antes de que se dé comienzo al embarque de dichas mercaderías, siempre que estas marcas se hallen impresas, o en alguna otra forma, estampadas con claridad sobre las mercaderías no embaladas, o sobre las cajas o embalajes que contengan dichas mercaderías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje;

(b) El número de bultos o piezas, o la cantidad o peso, según sea el caso tal como hayan sido especificados por escrito por el cargador;

(c) El estado y acondicionamiento aparente de las mercaderías;

Sin embargo, ningún transportador, capitán o agente del transportador estará obligado a declarar o a mencionar, en el conocimiento de marcas, un número, una cantidad o un peso, respecto de los que tenga fundado motivo para sospechar que no representan con exactitud las mercaderías efectivamente recibidas por él, o respecto de los cuales no ha tenido medios razonables de verificación.

4. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que las mercaderías consignadas en tal conocimiento han sido recibidas por el transportador de ellas, tal como se hallan descritas en los incisos 3, a), b) y c).

5. Se considerará que el cargador ha garantizado al transportador, en el momento del embarque, la exactitud de las marcas, su número, la cantidad y el peso, tales como han sido especificados por él, y el cargador indemnizará al transportador por toda pérdida, daño y gastos provenientes o que resulten inexactos sobre estos puntos. El derecho del transportador a igual indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus compromisos bajo el imperio del contrato de transporte, ante otra persona que no sea el cargador.

6. A menos que el aviso de las pérdidas o daños y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños, no sea dado por escrito al transportador o a su agente en el puerto de descarga, antes o en el momento de retirar la mercadería y su entrega bajo custodia a la persona con derecho a recibirlas conforme a las sujeciones

I.A.A.V.

del contrato de transporte, este retiro constituirá , hasta prueba en contrario, la presunción de que las mercaderías han sido libradas por el transportador tal como se hallan descritas en el conocimiento.

Si las pérdidas o daños no fueren aparentes, el aviso deberá ser dado dentro de los tres días de la entrega.

Las reservas escritas son inútiles si el estado de la mercadería ha sido contradictoriamente constatado en el momento de su recepción.

En todos los casos, el transportador y la nave serán liberados de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se inicie una demanda dentro del año de la entrega de las mercaderías o dentro de la fecha en la que debieron ser libradas.

En caso de pérdida o daños evidentes o supuestos, el transportador y el recepcionario se brindarán reciprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de la mercadería y verificación del número de bultos.

7. Cuando las mercaderías hayan sido embarcadas, el conocimiento que entregará el transportador, capitán o agente del transportador al cargador, deberá ser, si el cargador lo solicita, un conocimiento que lleve la anotación "Embarcado" siempre que el cargador, en el caso de haber recibido antes un documento cualquiera que le dé derecho a estas mercaderías, restituya tal documento, contra entrega de un conocimiento que diga "Embarcado". El transportador, el capitán o el agente, tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer término, el

o los nombres de la o de las naves en las que las mercaderías han sido embarcadas y la fecha o fechas del embarque y cuando este documento haya sido en tal forma anotado, será, si contiene las menciones del Artículo 3, par. 3, considerado para los fines de este artículo, como constituyendo un conocimiento con la anotación de "Embarcado".

8. Toda cláusula, convención o acuerdo de un contrato de transporte que exonere al tr nsportador o a la nave de responsabilidad por pérdida o daño concerniente a las mercaderías, y que provenga de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes u obligaciones enunciadas en este Artículo, o que atenúe esta responsabilidad en forma distinta a la prescrita en la presente Convenciónm será nula, se tendrá por no hecha y sin efecto.

Una cláusula que ceda el beneficio del seguro al transportador o toda otra cláusula semejante, se considerará como exonerando de responsabilidad al transportador.

ARTICULO 4.

1. Ni el transportador, ni la nave, serán responsables por las pérdidas o daños provenientes o que resulten del estado no navegable de aquella, a menos que esta circunstancia sea imputable a falta de diligencia razonable del transportador, para poner la nave en condiciones de navegabilidad o para asegurar a la nave un armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para el aseo y buen estado de las bodegas, cámaras frigoríficas, o todos los otros compartimientos de la nave en donde las mercaderías sean embarcadas, de manera que se hallen en condiciones de ser recibidas, transportadas y conservadas de confor-

REPUBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - I.A.M.V.

midad con las prescripciones del Artículo 3, par. 1. Cuantas veces ocurra una pérdida o daño como resultado de la innavegabilidad, la responsabilidad de la prueba en lo que concierne al ejercicio de la negligencia razonable recaerá sobre el transportador, o sobre toda otra persona que se aproveche de la exoneración prevista en el Artículo presente.

2. Ni el transportador, ni la nave, serán responsables por pérdida o daño resultante o proveniente de :

(a) Los actos, negligencia o errores del capitán, marino, piloto o de los representantes del transportador, durante la navegación o adaministración de la nave;

(b) Incendio, a menos que éste sea ocasionado por acto o culpa del transportador;

(c) Riesgo, peligro o accidente de mar, o en otras aguas navegalbes;

(d) Caso fortuito;

(e) Astos bélicos;

(f) Actos de enemigos del órden público;

(g) Embargo o apremio de órden superior, autoridades o pueblos, o de secuestro judicial;

(h) Restricción de cuarentena;

(i) Acto u omisión del cargador o propietario de las mercaderías, de su agente o representante;

(j) Huelgas o cierres, o paros, o trabas impuestas al trabajo, provenientes de cualquiera causa que sea, parcial o totalmente;

República del Perú - Ministerio de Relaciones Exteriores - Dirección General de Tratados

(k) Conmociones o perturbaciones civiles;

(l) Salvataje o tentativa de salvataje de vidas o efectos en el mar;

(m) De la pérdida en el peso o volúmen o de toda otra merma o daño proveniente de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercadería;

(n) Insuficiencia de embalaje;

(o) Insuficiencia o defecto de marcas;

(p) Vicios ocultos que escapan a una inspección razonable;

(q) De toda causa que no provenga del acto o del error del transportador, o del acto o del error de los agentes o representantes del transportador, pero el peso de la prueba incumbe a la persona que reclama el beneficio de esta excepción, y a ella le corresponderá demostrar que ni la falta de personal, ni el acto del transportador, ni la falta o el acto de los agentes o representantes del transportador, han contribuído a la pérdida o al daño.

3. El cargador no será responsable por las pérdidas o daños sufridos por el transportador o la nave, y que provinieron o resultaren de cualquiera causa que fuere, sin que en ella exista acto, falta o negligencia del cargador, de sus agentes o de sus representantes.

4. Ningún cambio de derrota para salvar o intentar salvar vidas o ejectos en el mar, ni ninguna desviación razonable será considerada como una infracción de la presente Convención, o del contrato de transporte, y el transportador no será responsable por pérdida o daño alguno que de ella se derive.

República del Perú - Ministerio de Relaciones Exteriores - I.A.N.

5. Ni el transportador, ni la nave, en caso de pérdida o daño causado a las mercaderías o en lo concerniente a ellas, serán responsables por suma que exceda de 100 libras esterlinas, por bulto o unidad, o por el equivalente de esta cantidad en otra moneda, salvo que la naturaleza y el valor de dichas mercaderías hubieses sido declarados por el cargador antes de su embarque y que esta declaración haya sido anotada en el conocimiento. Esta declaración, en tal forma anotada, en el conocimiento, constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al transportador, el cual podrá impugnarla.

Mediante convenio entre el transportador, capital o agente del transportador y el cargador, se podrá fijar una suma máxima distinta a la anotada en este inciso, siempre que tal maximum convenional no sea inferior a la cifra prefijada.

Ni el transportador, ni la nave, serán en ningún caso responsables por la pérdida o daño causado a las mercaderías o a lo concerniente a ellas, si el cargador a sabiendas ha formulado en el conocimiento una falsa declaración de su naturaleza o valor.

6. Las mercaderías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no hubiera sido consentido por el transportador, por el capitán o por el agente del transportador, al tener conocimiento de su naturaleza o carácter, podrán en cualquier momento, antes de la descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar o destruídas o hechas inofensivas por el transportador, sin indemnización, y el cargador de dichas mercaderías será responsable de todo daño y gasto proveniente o que resulten

directa o indirectamente de su embarque. Si alguna de estas mercaderías embarcadas con conocimiento y consentimiento del transportador, resultasen peligrosas para la nave o para la carga, la tal mercadería podrá ser desembarcada, destruída o hecha inofensiva por el transportador, sin responsabilidad de parte del transportador, salvo el caso de averías comunes, si las hay.

ARTICULO 5.

El transportador quedará en libertad para abandonar todo o parte de sus derechos y exoneraciones, o para aumentar sus responsabilidades y obligaciones en la forma en que unas y otras se hallan previstas en la presente Convención, siempre que dicho abandono o el tal aumento sea consignado en el conocimiento expedido al cargador.

Ninguna disposición de la presente Convención es aplicable a los contratos de fletamento; pero si se expide un conocimiento en el caso de hallarse una nave bajo el imperio de un contrato de fletamento, dicho conocimiento deberá someterse a los términos de la presente Convención.

Ninguna de las disposiciones de estas reglas se opondrá a la inserción de un conocimiento, de cualquier disposición lícita, en relación con las averías comunes.

ARTICULO 6.

No obstante las disposiciones de los artículos precedentes, el transportador, capitán o agente del transportador, y el cargador, quedarán en libertad, respecto de determinadas merca-

I.A.A.V.

derías, cualesquiera que ellas sean, para pactar un contrato cualquiera con cualesquiera condición concerniente a la responsabilidad y obligación del transportador respecto de dichas mercaderías, así como a los derechos y exoneraciones del transportador a propósito de estas mismas mercaderías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado de navegabilidad de la nave, dentro de los límites en los que esta estipulación no sea contraria al órden público o que concierna a los cuidados o diligencia de sus representantes o agentes encargados del cargamento, conservación, estiva, transporte, custodia, vigilancia y descarga de las mercaderías transportadas por mar, a condición de que, en este caso, ningún conocimiento haya sido ni sea emitido y que las condiciones del acuerdo pactado sean insertadas en un certificado que será documento no negociable y llevará la anotación de esta característica.

Toda convención en dicha forma surtirá pleno efecto legal. Sin embargo, queda entendido que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios, hechos en el curso de operaciones comerciales ordinarias, sino únicamente a otros cargamentos en los que las características y condiciones de los efectos por transportar y las circunstancias, términos y condiciones bajo las que se deba hacer el transporte, sean de naturaleza tal que justifiquen el pacto de una convención especial.

REPUBLICA DEL PERU
Dirección General de Asuntos Consulares
V.°B.°
Ministerio de Relaciones Exteriores

ARTICULO 7.

Ninguna disposición de la presente Convención prohibe a un transportador o a un cargador, insertar en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exoneraciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del transportador o de la nave, por pérdida o daño que ocurran a las mercaderías, o que conciernen a su custodia, cuidado y conservación, con anterioridad al embarque y posterioridad a la descarga de la nave, en la que las mercaderías sean transportadas por mar.

ARTICULO 8.

Las disposiciones de la presente Convención no modifican ni los derechos ni las obligaciones del transportador, que emanen de toda ley actualmente en vigor, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de barcos.

ARTICULO 9.

Las unidades monetarias de que se trata en la presente Convención se entienden de un valor en oro. Aquellos Estados contratantes en los que la libra esterlina no sea empleada 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 podrán reservar al deudor la facultad de cancelar en la moneda nacional, según el tipo de cambio en curso el día de llegada de la nave al puerto de descarga de la mercadería de que se trate.

REPUBLICA DEL PERU
Ministerio de Relaciones Exteriores
D.G.A.C.V.

ARTICULO 10.

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

ARTICULO 11.

Al expirar el plazo de dos años, que se contará a más tardar desde el día de la firma de la Convención, el Gobierno Belga se pondrá en comunicación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hubiesen manifestado dispuestos a ratificarla, con el objeto de resolver si hay lugar a ponerla en vigencia. Las ratificaciones serán depositadas en Bruselas en fecha que será fijada de común acuerdo entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones estará constatado por una acta firmada por los representantes de los Estados que toman parte y por el Ministro de Relaciones Exteriores de Bélgica.

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

La copia certificada conforme del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo anterior, así como los instrumentos de las ratificaciones que los acompañen serán inmediatamente remitidos por medio del Gobierno Belga por vía diplomática a los Estados que han firmado la presente Convención o ue se hubiesen adherido a ella.

En los casos previstos en el párrafo anterior, el mencionado Gobierno hará conocer, a la vez, la fecha en la que ha recibido la notificación.

REPUBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - I.A.A.V. - Ministerio de Relaciones Exteriores

51

ARTICULO 12.

Los Estados no signatarios podrán adherirse a la presente Convención, bien sea que se hallen o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse notificará su propósito, por escrito, al Gobierno Belga, transmitiéndole el acta de adhesión que será depositada en los archivos del citado Gobierno.

El Gobierno Belga transmitirá inmediatamente a todos los Gobiernos signatarios o adherentes, una copia certificada conforme de la notificación, así como del acta de adhesión, indicando la fecha en la que recibió la notificación.

ARTICULO 13.

Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma, del depósito de las ratificaciones, o en el de su adhesión, declarar que la aceptación que conceden a la presente Convención no se aplica, ya sea a ciertos o a ninguno de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados, o territorios de ultra mar, que se encuentren bajo su soberanía o autoridad. En consecuencia, podrán posteriormente adherirse separadamente en nombre de uno o otro de estos Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultra mar, que hubiesen sido excluídos en su declaración originaria. También podrán, conforme a estas disposiciones, denunciar la presente Convención separadamente, en nombre de uno o varios de los Dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultra mar, que se hallan bajo su soberanía o autoridad.

Ministerio de Relaciones Exteriores

52

ARTICULO 14

En cuanto a los Estados que hubiesen participado en el primer depósito de ratificaciones, la presente Convención surtirá efecto un año después de la fecha del acta de depósito. Respecto de los Estados que la ratifiquen posteriormente o que se adhieran, así como en el caso en que la puesta en vigor se haga posteriormente y según el artículo 13, ella surtirá efecto seis meses después que las notificaciones previstas en el artículo 11, acápite 2, y el artículo 12, acápite 2, hayan sido recibidas por el Gobierno Belga.

ARTICULO 15

Si ocurriese que alguno de los Estados contratantes quisiese denunciar la presente Convención, la denunciación será notificada por escrito al Gobierno Belga, el que inmediatamente remitirá una copia conforme certificada de la notificación a los otros Estados, haciéndoles saber la fecha en la que la recibió.

La denunciación surtirá sus efectos respecto del Estado que la hubiese notificado y un año después que la notificación hubiese llegado a poder del Gobierno Belga.

ARTICULO 16

Cada Estado contratante tendrá la facultad de promover la reunión de una nueva conferencia, con el fín de proponer las enmiendas que pudieran ser aportadas a la presente Convención.

Aquel de los Estados que hiciere uso de esta facultad tendrá que notificar con un año de anticipación su propósito a los otros Estados, por intermedio del Gobierno Belga, el que se encargará de convocar a la Conferencia.

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

(siguen las firmas)

PROTOCOLO DE FIRMAS

Al proceder a la firma de la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, los Plenipotenciarios firmantes han adoptado el presente Protocolo que tendrá la misma fuerza y la misma validez que si sus disposiciones estuvieran insertas en el texto mismo de la Convención a la cual se refiere.

Las Altas Partes Contratantes podrán dar vigor a esta Convención, ya sea dándole fuerza de ley, ya sea introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por la Convención en forma apropiada a dicha legislación.

En forma expresa se reservan el derecho :

1.- de precisar que, en los casos previstos del artículo 4, párrafo 2, de c a p, el portador del conocimiento de embarque puede establecer la culpa personal del transportador, o las culpas de sus subordinados, no cubiertas por el párrafo a.

REPUBLICA DEL PARAGUAY
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

2.- de aplicar el Artículo 6, en lo que concierne a cabotaje nacional, a toda clase de mercaderías, sin tomar en cuenta la restricción que figura en el último párrafo de dicho artículo.

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

(siguen las firmas)

G. ADOLFO REVILLA
MINISTRO
Jefe del Departamento de Traducciones

REPUBLICA DEL PERU
Dirección General de Tratados
D.T.A.V.
Ministerio de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

"COPIA DEL DOCUMENTO"

que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados "Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el código M-0141 y que consta de 17 páginas.

Lima, 13/9/2019

Iván Aybar Valdivia
Primer Secretario
Subdirector de Evaluación y Perfeccionamiento
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00388/2019

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	Solicita inicio de procedimiento de denuncia de la "Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque"
Referencia	:	Memorándum (DGT) N° DGT00224/2019

---

1. Con relación al memorándum de la referencia, se informa a esa Dirección General las acciones adoptadas por este Despacho sobre la solicitud del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) relativa a la denuncia de "Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924" (en adelante, las "Reglas de la Haya de 1924"), así como la adhesión al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978" (en adelante, las "Reglas de Hamburgo de 1978"), a fin de solicitar el inicio del procedimiento de denuncia del primero de los instrumentos.

Sobre la solicitud del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

2. El pasado 04 de marzo, este Despacho convocó a una reunión de coordinación con representantes de las siguientes instituciones: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT); a fin de evaluar los aspectos generales relativos a las Reglas de la Haya de 1924 y las Reglas de Hamburgo de 1978.

3. Al respecto, en la referida reunión de coordinación se arribaron a las siguientes conclusiones:

- En aspectos generales, es conveniente iniciar el procedimiento de denuncia de las Reglas de la Haya de 1924;
- Para dicho fin, las instituciones que deberán emitir su opinión técnico-legal y conformidad con la denuncia son: MTC, MINCETUR y DICAPI;
- Con relación a la adhesión a las Reglas de Hamburgo de 1978, se acordó que la materia requiere de un mayor análisis a fin de determinar si se optará por la adhesión al instrumento o la implementación de normativa nacional.

Opinión de las instituciones competentes

4. En atención a los acuerdos, el pasado 05 de marzo, este Despacho solicitó a las instituciones competentes su opinión técnico-legal y conformidad con la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924. Al respecto, se informa lo siguiente:

5. Mediante el oficio N° 539-2019-MTC/02, el **Ministerio de Transporte y Comunicaciones** remitió su informe técnico-legal y conformidad con la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924. Sobre el particular, además de concluir afirmando la conveniencia y viabilidad de la referida denuncia, señaló que el instrumento no versa sobre las materias dispuestas en el artículo 56 de la Constitución, enfatizando que la aprobación del tratado no requirió la intervención del Congreso.

6. Por otro lado, mediante el oficio N° 120-2019-MINCETUR/VMCE, el **Ministerio de Comercio Exterior y Turismo** remitió su informe técnico-legal y conformidad con la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924. Al respecto, se concluyó que es necesaria la denuncia del tratado a fin de actualizar la regulación del

transporte marítimo de mercancías en el país. Asimismo, expresó que la denuncia corresponde ser tramitada por la vía ejecutiva, en atención a que el tratado fue aprobado por el Presidente de la República.

7. Finalmente, mediante el oficio N° 2193/43, la **Dirección General de Capitanías y Guardacostas** informó que, si bien el ámbito de jurisdicción y funciones de la Autoridad Marítima se refiere a la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino y no a los aspectos comerciales del transporte marítimo, opina favorablemente sobre la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924, habida cuenta de que su aplicación resulta obsoleta.

Opinión de la Dirección de Asuntos Marítimos

8. De acuerdo al artículo 75° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, aprobado por Decreto Supremo N° 135-2015-RE, la Dirección de Asuntos Marítimos es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, responsable de las acciones de política exterior, en los ámbitos bilateral y multilateral, orientadas a resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo, a la utilización del espacio oceánico y al desarrollo sostenible de sus recursos, en coordinación con los sectores vinculados.

9. El comercio marítimo se sustenta en el potencial uso de los océanos como espacio y vías para el desarrollo del comercio internacional a través de embarcaciones que transportan, principalmente, mercancías. El intercambio de bienes y servicios alienta el crecimiento de la economía del país. Así, en el Perú, más del 90% del intercambio comercial se efectúa por la vía marítima, de ahí su gran importancia y necesidad de una regulación que permita su constante desarrollo y competitividad.

10. Las Reglas de la Haya de 1924 representaron, en su momento, un gran avance en la uniformidad de las reglas del transporte marítimo de mercancías. En ellas, se previó la regulación de la relación entre cargador (remitentes, expedidor), transportador (transportista) y consignatario (destinatario), principalmente, en la responsabilidad del transportador con relación a su contra parte contractual, a saber, el poseedor del conocimiento de embarque.

11. El desarrollo logístico y avance de la tecnología implementada en el flujo del comercio internacional por vía marítima ha conllevado a que las Reglas de la Haya de 1924 se conviertan en un limitante para el desarrollo del comercio exterior del país y la legislación nacional sobre la materia. Así, la extensión del límite y periodo de responsabilidad del transportador, la inclusión de los contenedores, así como la previsibilidad de los costos para la carga transportada, son materias que requieren una regulación actualizada en contraste con lo establecido por las referidas Reglas y en beneficio de los connacionales peruanos cuya mayoría actúa como cargadores o consignatarios, y no como transportadores.

12. Cabe resaltar que, de conformidad con lo acordado en la reunión de coordinación (ref. numeral 3), se prevé la continuación de la coordinación multisectorial a fin de evaluar la legislación nacional que deberá ser implementada para las materias antes referidas.

13. Finalmente, debe señalarse que, en su calidad de representante del Ministerio de Relaciones Exteriores ante la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), esta Dirección General ha participado en la elaboración del proyecto de Política Nacional Marítima, la cual incluye como uno de sus objetivos prioritarios el "incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo". De ahí su prioridad como parte de los intereses marítimos que esta Dirección General, a través de la Dirección de Asuntos Marítimos, debe resguardar.

14. En ese sentido, la Dirección de Asuntos Marítimos opina favorablemente sobre la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924 en virtud de los beneficios que conlleva la actualización de la regulación sobre el transporte marítimo de mercancías y su potencial contribución a los objetivos de la próxima Política Nacional Marítima.

Solicitud

15. Por lo anteriormente expuesto, mucho se agradecerá a esa Dirección General disponer el inicio del procedimiento de denuncia de las Reglas de la Haya de 1924.

16. Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 15 del tratado, la denuncia deberá ser notificada al Gobierno del Reino de Bélgica, surtiendo efectos un año después de la referida notificación.

17. Se remite copia de las opiniones técnico-legales de las instituciones competentes, así como el texto del tratado.

Lima, 3 de September del 2019

PRACTICANT

PRACTICANT

Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

JMPC

Este documento ha sido impreso por Practicante 2019 06, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 30/10/19 06:41 PM

Anexos

Convención - Reglas de la Haya de 1924.pdf
Opinión DICAPI RH1924.pdf
Opinión MINCETUR RH1924.pdf
Opinión MTC RH1924.pdf

PERÚ | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes

Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Oficina de Gestión Documental y Archivo
MESA DE PARTES
26 JUL 2019
RECIBIDO
Hora: 11:03

Lima, 25 JUL. 2019

OFICIO N° 539 -2019-MTC/02

Señor Embajador
ROBERTO HERNÁN SEMINARIO PORTOCARRERO
Director General de Soberanía Limites y Asuntos Antárticos
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa No. 545-Lima Cercado

Ciudad.-

Referencia: OF. RE (DSL-AMA) N° A/15

Tengo el agrado de Dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual solicita opinión técnico-legal para el inicio del procedimiento de denuncia de las Reglas de La Haya de 1924 para la implementación de la normativa nacional.

Al respecto, se adjunta el expediente que contiene el Informe Técnico-Legal N° 1753-2019-MTC/08, elaborado la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC, el cual cuenta con la conformidad de este Despacho, para el inicio del procedimiento de denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimientos de embarque", conocida como las Reglas de La Haya de 1924.

Es propicia la oportunidad para expresarle mi especial consideración.

Atentamente,

MRE MESA DE PARTES RECIBIDO
CÓDIGO 215 A/25
Trámite a cargo de DSL
26 JUL 2019
Copias para información
1
2
Observaciones

ING. CARLOS ESTREMADOYRO MORY
Viceministro de Transportes

MTC
Despacho Vice Ministerial de Transportes
17 JUL. 2019
MESA DE PARTES
EXP: E-055014-2019

INFORME N° 1753 -2019-MTC/08

A : CARLOS CÉSAR ARTURO ESTREMADOYRO MORY
Viceministro de Transportes

Asunto : Opinión técnico legal y conformidad expresa al procedimiento de denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque", firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 – "Reglas de la Haya".

Ref. : a) Memorándum N° 531-2019-MTC/18
b) Memorándum N° 1132-2019-MTC/09
c) Memorándum N° 468-2019-MTC/18
d) Oficio RE (DSL) N° 2-15-A/15
(H.T. N° E-055014-2019, E-068598-2019)

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dir. Gral. Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
Hora: 10:00 A.M.

Fecha : 17 JUL. 2019

Por el presente me dirijo a usted, con relación al asunto, a fin de manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

1.1 Mediante Oficio RE (DSL) N° 2-15-A/15, el Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicita al Sector opinión técnico legal sobre el procedimiento de denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimientos de embarque" o también denominada "Reglas de la Haya de 1924", así como la conformidad expresa, de ser el caso.

Del mismo modo, requiere que el pronunciamiento incluya la posición sectorial sobre si el contenido del tratado a ser denunciado se encuentra inmerso en alguno de los supuestos del artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

1.2 Con el Memorándum N° 468-2019-MTC/18 del 30 de mayo de 2019, el Director General de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, sustentado en el Informe N° 001-2019-MTC/18 LM-JQ, se pronuncia sobre los aspectos solicitados por la Cancillería.

1.3 Por Memorándum N° 1132-2019-MTC/09 del 06 de junio de 2019, el Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, sustentado en el Informe N° 0077-2019-MTC/09.01 de la Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica, expresa la opinión correspondiente en el ámbito de sus competencias.

1.4 Mediante Memorándum N° 531-2019-MTC/18 del 11 de junio de 2019, Director General de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, remite los actuados a fin de proseguir con el trámite correspondiente.

II. BASE LEGAL:

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 26647, Establecen normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado Peruano.
- Ley N° 29357, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones

Exteriores.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Supremo N° 021-2018-MTC, Decreto Supremo que aprueba la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Resolución Ministerial N° 015-2019-MTC/01, Aprueba la Sección Segunda del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

III. ANÁLISIS:

3.1 La "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimientos de embarque", suscrita en Bruselas el 25 de agosto de 1924, tiene por objeto regular con condiciones estándar el transporte internacional de mercancías, las cuales se aplican a los contratos de transporte marítimo.

3.2 Es necesario precisar que la Convención fue modificada posteriormente por el Protocolo de Bruselas suscrito el 23 de febrero de 1968, o también denominado "Reglas de Visby", sin embargo, el Perú no es parte de las mismas.

De la opinión técnico legal

3.3 Mediante Memorándum N° 468-2019-MTC/18 del 30 de mayo de 2019, el Director General de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, sustentado en el Informe N° 001-2019-MTC/18 LM-JQ, señala; entre otros aspectos, lo siguiente:

> *"2. ANÁLISIS*
> *(...)*
>
> *2.2 El articulo 1° de dicho Convenio indica que las definiciones ahí descritas, se encuentran empleadas en el sentido preciso que indican; sobre el particular, dicho Convenio señala que el Contrato de Transporte, se aplica únicamente al contrato de transporte constatado por un Conocimiento (Bill of Lading) o por todo documento similar en la medida que tal documento se refiera al transporte de mercancía por mar*[1].
>
> *2.3 Cabe señalar que una vez se expide el conocimiento de embarque se originan las relaciones entre el porteador y el tenedor del mismo documento.*
>
> *2.4 Asimismo, la principal relación establecida es la que hace mención al periodo de responsabilidad del porteador. Dicho periodo se desprende del artículo 1° de la Convención bajo la definición de "Transporte de Mercancías", la cual vincula la relación de responsabilidad del porteador con el tiempo transcurrido desde el momento en que las mercancías son cargadas a bordo del buque hasta su descarga del buque. (...)*
> *(...)*
>
> *2.6 La parte negativa es que no se hace mención a obligación alguna por los inconvenientes causados por retraso o daño de la mercancía. Todas las obligaciones del porteador contempladas en los artículos 3° y 4° del Convenio, en lo relativo a preparación del buque y de su tripulación para prestar un buen servicio están condicionadas por las exigencias del Código ISM (International Safety Maritime Code) y del Convenio sobre formación de las Tripulaciones*[2]. *En*

[1] No considera al transporte multimodal ya que en dicha época no se había llegado a un avance significativo en desarrollo logístico.
[2] Extraído de: "Análisis comparativo entre las Reglas de La Haya y las Reglas de Hamburgo". Pg.2.

50

este sentido estas obligaciones no responden a las exigencias que el siglo XXI plantea a la dinámica de la logística internacional.

2.7 Por parte de las exoneraciones, el artículo 4° del Convenio muestra una extensa lista de eventos que eximen al porteador de cualquier responsabilidad si la pérdida o daño resultan de una falta de navegación o administración del buque, pero no así en el caso de pérdida o daño que se produce mientras las mercancías se hallan bajo custodia con anterioridad a la carga o posterior a la descarga. Esta lista recae sobre el concepto de "Acto Fortuito" y en este sentido se concuerda con la postura de Javier Valle Riestra[3], en la consultoría realizada para el MINCETUR, al aseverar que dichas exoneraciones son imposibles en el marco de la moderna práctica del comercio mundial y deberían reducirse a tres[4]: motivos de fuerza mayor, culpa de la víctima y actos ajenos al poder de actuación del porteador.

2.8 Cabe señalar, que desde la entrada en vigencia en 1924, del Convenio se ha observado un descontento con el sistema que estas reglas imponen, el cual se originó en parte por la distribución desproporcionada de responsabilidades al inclinarse favorablemente a los transportistas a expensas de los cargadores (operadores, exportadores e importadores) y en parte a la ambigüedad e incertidumbre de las disposiciones estipuladas, las cuales contribuyeron a elevar el costo del flete. Por otro lado, con el paso del tiempo las Reglas de La Haya se volvieron inadecuadas para la evolución de las condiciones tecnológicas y las prácticas relativas al transporte marítimo.

2.9 Un punto adicional a tener en cuenta es que dentro de este protocolo no se hace distinción entre tipos de carga y no se incluye el término "container" en ningún artículo. Esto se explica en la medida que el fenómeno de la containerización de la carga comenzó en los últimos años de la primera mitad del siglo XX y se intensificó a mediados de la segunda mitad del mismo siglo.
(...)

2.13 En la actualidad el dinamismo del transporte marítimo se ha incrementado, con participación de nuevos operadores portuarios, los cuales se encuentran en franco proceso de modernización a nivel nacional. En este contexto, advertimos la dificultad de aplicar reglas antiguas en un comercio global por lo cual es importante que el Perú se retire del denominado sistema "Gancho a Gancho" que aplica con las "Reglas de La Haya de 1924" a fin de adecuar las normas nacionales en beneficio de la competitividad del país haciendo previsible los costos para la importación y la exportación de mercancías.

2.14 Cabe recordar que en el año 2011, por encargo de la Autoridad Portuaria Nacional, el Consorcio de Modernización Portuaria realizó un estudio el cual evidencia que se requiere tener consignado en el Conocimiento de Embarque (B/L por sus siglas en inglés) el valor total del flete, el cual debe reflejar los costos que incluyan los servicios desde que el consignatario o su agente embarcador entrega la mercancía al transportista en el puerto de embarque hasta que el dueño de la carga lo tenga a sus disposición en el puerto de descarga.
(...)

2.16 Por otro lado, resulta necesario actualizar un sistema que permita conocer la estructura de costos para la importación y exportación de mercancías, los servicios brindados por los prestadores de servicios en la cadena logística marítima - portuaria, así como aquellos servicios brindados de manera

OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA - MTC

[3] Extraído de: "Dictamen sobre incorporación en la legislación interna de reglas no previstas, ni prohibidas en un convenio internacional del cual un Estado es parte". Pg.8-9.
[4] Coincide con el análisis comparativo entre las Reglas de La Haya y las Reglas de Hamburgo realizado por Pedro Atiles para el Gobierno de República Dominicana. Este informe fue tomado como insumo para la posterior ratificación de las Reglas de Hamburgo en el territorio dominicano.

complementaria para que el usuario pueda conocerlo con anticipación y aplicar la regla general que quien contrata los servicio es quien lo debe pagar.

2.17 De acuerdo con el literal e) del artículo 1 de las Reglas de La Haya el "transporte de mercaderías" comprende el tiempo transcurrido desde el embarque de las mercaderías a bordo de la nave, hasta el desembarque de la nave, lo cual se interpreta de "gancho a gancho", situación que se daba en 1924 cuando el consignatario o dueño de la mercancía se acercaba a la nave a entregar o a recoger su paquete, en ese entonces no existía el contenedor como elemento de facilitación para la logística y el transporte que hoy es usual.

2.18 Por otro lado, la modernización de los puertos y el desarrollo de las operaciones portuarias mediante el uso de equipos y nuevas tecnologías no permiten que el propietario recoja su mercancía en el mismo buque, por lo cual el esquema gancho a gancho no es viable. *Hoy el transportista recibe y entrega la mercancía en una instalación portuaria y es su agente embarcador que efectúa el embarque/desembarque por cuenta de la empresa naviera, esa operación conjunta de denomina el transporte en "full liner terms". Caso distinto ocurre con el fletamento de una nave en el cual se pactan previamente las condiciones del transporte en la que se determina las responsabilidades de cada parte.*

2.19 Otro aspecto que debemos considerar es lo relacionado a la mercancía transporta en cubierta que en las Reglas de La Haya no están consideradas, y que en la actualidad es frecuente y de manera especial en los buques portacontenedores.

2.20 Asimismo, cabe mencionar que de acuerdo con el artículo 3 de las Reglas de la Haya, el transportista está obligado antes y al iniciar el viaje a ejercer una vigilancia razonable, *entre otras obligaciones para poner la nave en condiciones de navegabilidad; a este respecto cabe señalar que en ese entonces el transporte marítimo era considerado como una aventura, debido a que las naves no tenían la velocidad suficiente como para evadir las impredecibles tormentas las cuales amenazaban la seguridad de los buques, la carga y la tripulación, pues los sistemas de comunicación eran incipientes y las ayudas a la navegación no existían. Hoy en cambio, los reportes meteorológicos son constantes, los buques son propulsados por motores potentes y permiten modificar el derrotero para hacer el viaje más seguro; es decir, el transportista debe mantener las condiciones de navegabilidad de la nave durante todo el viaje.*
(...)

<u>*Costos Logísticos*</u>

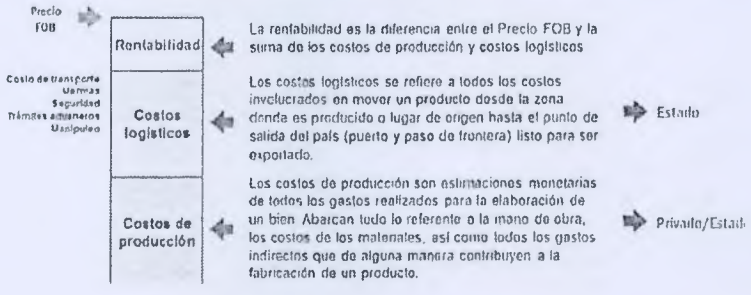
2.22.1 Conforme a las Reglas de la Haya, los Contratos de Transporte se fijan en términos Liner (salvo acuerdo distinto en el propio contrato), los cuales señalan que el transportista es responsable de la carga de "gancho a gancho", esto es desde la Plataforma Portuaria de origen donde es tomada por el gancho de la nave hasta el gancho de la Plataforma Portuaria en destino, inmediatamente conexa a la nave.

2.22.2 Al respecto, los costos logísticos se refieren a todos los costos involucrados en mover un producto desde la zona de producción hasta el punto de venta del producto que puede ser en el mismo país o en otro. ***El proceso logístico se puede observar en el siguiente gráfico y estos deben ser plenamente conocidos lo cual no ocurre bajo las Reglas de La Haya, lo cual va en perjuicio del consumidor final, pues el importador/exportador paga costos adicionales que en algunos casos corresponde pagar al armador o naviero, debido a que son acciones que realiza por su conveniencia, ejemplo la tracción hacia depósitos temporales, que no son solicitados por el consignatario.***

49

Gráfico N° 2

Los precios de muchos minerales y bienes agrícolas son fijados globalmente –no fijados por el exportador en negociaciones bilaterales– y frecuentemente vendidos free on board (FOB) en el puerto de exportación. Para estos productos, la ganancia neta viene dada por la diferencia entre el precio FOB y el costo



2.22.3 Así, actualmente, el consignatario que contrata el transporte marítimo de un puerto a otro bajo las condiciones de "gancho a gancho", no conoce los costos asociados hasta tener la mercancía a su disposición en el puerto de destino o hasta poner la carga a disposición de la naviera, razón por lo cual no puede efectuar una estructura de costos.
(...)

2.27 En tal sentido, se puede observar que las Reglas de la Haya constituyen una limitante para que el país modernice su legislación con el fin de regular el transporte marítimo de acuerdo con los usos y costumbres modernas. En base al análisis efectuado, se puede indicar que las Reglas de La Haya no ayudan de generar la transparencia en el mercado, así como a la predictibilidad de los costos del transporte marítimo necesarios para fomentar la competencia entre los prestadores de los servicios.
(...)

2.29 <u>Denuncia del Tratado</u>
(...)

2.29.7 En este caso, la denuncia de las Reglas de la Haya no requeriría la aprobación del Congreso en la medida que no abarca materias de Derechos Humanos, Soberanía, dominio o integridad del Estado, Defensa Nacional u Obligaciones financieras del Estado. Asimismo, no crea, modifica o suprime tributos; modifica o deroga normas con rango de Ley ni requirió una medida legislativa para su ejecución. Es decir, no se encuentra en ninguno de los supuestos del artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

2.29.8 En ese sentido, se considera que la Denuncia de las Reglas de La Haya, debe hacerse por la vía simplificada al amparo del Artículo 57 de la Constitución Política del Perú.
(...)

3. CONCLUSIONES

a) El Perú forma parte de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque firmado en Bruselas el 25 de noviembre de 1924, denominadas las Reglas de La Haya de 1924, mas no así de sus modificaciones (...); por lo tanto el comercio marítimo internacional lo realiza aplicando de 1924, es decir de cuando no existía el contenedor.

b) Sin embargo, cabe indicar que las modificaciones antes señaladas al Convenio de La Haya en su conjunto, no han sido modificaciones sustanciales y no regula modalidades tan importantes como el transporte de contenedores, ni aporta el debido énfasis al desarrollo en logística multimodal. ***Si bien estas reglas respondieron a la***

65

61

necesidad de uniformizar ciertas materias ligadas al conocimiento de embarque, estas no responden a las exigencias del entorno actual y se vuelve necesaria la reformulación de las mismas. De allí que el MTC no ha considerado la Adhesión a las modificaciones.

c) Las Reglas de La Haya de 1924 considera la responsabilidad del transportista desde el gancho de la nave en el puerto de embarque hasta el gancho de la nave en el puerto de descarga, situación que es inaplicable en los tiempos actuales ya que el transportista debe poner la mercancía a disposición del consignatario en un puerto.

d) No requieren medidas legislativas para su ejecución por lo cual se debe seguir la vía simplificada al amparo del Artículo 57 de la Constitución Política del Perú.

4. RECOMENDACIONES

Por lo anteriormente expresado se recomienda solicitar al Ministerio de Relaciones la denuncia del la denuncia del tratado denominado "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimiento de embarque", acuerdo internacional conocido como Reglas de La Haya de 1924.
(...)."

3.4 Mediante Memorándum N° 1132-2019-MTC/09, el Director General de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, haciendo suyo el Informe N° 0077-2019-MTC/09.01 señala; entre otros aspectos, lo siguiente:

"II. ANÁLISIS
(...)

2.9. El perfeccionamiento y modernización de aquellas normas que restringen la operación del trasporte marítimo internacional, entre ellas la denominada "Las Reglas de la Haya" , se enmarca en la Política General de Gobierno y los lineamientos considerados en los Planes Estratégicos Sectoriales e Institucionales, como el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2018 - 2022, en donde uno de los principales lineamientos está dirigido a "Promover la competitividad de los prestadores de los servicios de transporte y comunicaciones, a través de un enfoque eficiente de regulación y fiscalización, con el objetivo de alcanzar la sostenibilidad y calidad de los servicios", todo ello para contribuir al logro de los objetivos del Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2018 - 2022, específicamente el de "Reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transporte".

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1. Las Reglas de La Haya de 1924, expedidas para normar la gestión del transporte marítimo internacional, se aplican en el Perú desde el año 1965.

3.2. Las señaladas Reglas resultan inaplicables en los tiempos actuales, habiéndose convertido en una limitante para el desarrollo del comercio exterior del país y la modernización de la legislación vinculada con los servicios de transporte de transporte marítimo internacional.

3.3. La denuncia de las Reglas de la Haya tiene la intencionalidad de modernizar la legislación vinculada con el transporte marítimo internacional, en concordancia con los Planes Estratégicos Sectoriales e Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que consideran lineamientos y objetivos dirigidos a mejorar la competitividad y productividad del país.
(...)."

42

De la opinión jurídica

3.5 Conforme al análisis técnico legal de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque", no se adecúa al nivel de desarrollo actual del transporte marítimo, determinado por la utilización del Contenedor como herramienta fundamental en el transporte de la carga, por las exigencias impuestas por el comercio internacional en un mundo globalizado, y también ante la necesidad de aplicar tecnologías modernas en los diferentes componentes del proceso del transporte de la carga, desde el origen de la carga, hasta su destino final.

3.6 Del mismo modo, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto opina que la denuncia de la Convención tiene la intencionalidad de modernizar la legislación vinculada con el transporte marítimo internacional, lo cual está en concordancia con los Planes Estratégicos Sectoriales e Institucionales del Ministerio.

3.7 En ese contexto, de acuerdo a las opiniones técnico legales de los órganos competentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, existe la necesidad de modernizar las normas relacionadas con el transporte marítimo de mercancías, por lo que recomiendan la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque".

3.8 Al respecto el artículo 56 de la Constitución Política del Perú establece lo siguiente:

> *"Aprobación de tratados*
> ***Artículo 56.-*** *Los tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias:*
>
> *1. Derechos Humanos.*
> *2. Soberanía, dominio o integridad del Estado.*
> *3. Defensa Nacional.*
> *4.Obligaciones financieras del Estado.*
>
> *También deben ser aprobados por el Congreso los tratados que crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución."*

3.9 Asimismo, respecto al procedimiento para la denuncia de la Convención, la Constitución Política del Perú dispone en el tercer párrafo de su artículo 57[5] que ***"La denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República, con cargo de dar cuenta al Congreso. En el caso de los tratados sujetos a aprobación del Congreso, la denuncia requiere aprobación previa de éste".***

3.10 En ese sentido, teniendo en cuenta que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, informa que la Convención no versa sobre las materias reguladas en el artículo 56 de la Constitución Política, y que la

---

[5] **Constitución Política del Perú de 1993**
Tratados Ejecutivos
Artículo 57.- El Presidente de la República puede celebrar o ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso en materias no contempladas en el artículo precedente. En todos esos casos, debe dar cuenta al Congreso.
Cuando el tratado afecte disposiciones constitucionales debe ser aprobado por el mismo procedimiento que rige la reforma de la Constitución, antes de ser ratificado por el Presidente de la República.
La denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República, con cargo de dar cuenta al Congreso. En el caso de los tratados sujetos a aprobación del Congreso, la denuncia requiere aprobación previa de éste.

62

63

aprobación de la Convención no ha requerido aprobación del Congreso, **corresponde al Presidente de la República la potestad de denunciar el tratado.**

3.11 De otro lado, conforme al artículo 7[6] de la Ley N° 26647, "Establecen normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado Peruano", los tratados celebrados y perfeccionados por el Estado Peruano, sólo podrán ser denunciados, modificados o suspendidos, según lo estipulen las disposiciones de los mismos, o en su defecto de acuerdo con las normas generales del derecho internacional.

Asimismo, dispone el referido artículo que la denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República con cargo a dar cuenta al Congreso. En el caso de los tratados sujetos a aprobación del Congreso, la denuncia requiere su aprobación previa.

3.12 Del texto de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque" suscrita el 25 de agosto de 1924, se observa que las partes han previsto la denuncia de la misma estableciendo el siguiente procedimiento:

> *"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."*

3.13 En ese sentido, teniendo en cuenta las opiniones citadas en los numerales 3.3 y 3.4 del presente informe, así como el marco normativo antes citado, concordante con el Artículo 15 de la Convención, esta Oficina General de Asesoría Jurídica opina que es legalmente viable la denuncia del referido instrumento internacional, la cual es potestad del Presidente de la República, toda vez que no versa sobre las materias dispuestas por el artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

3.14 Sin perjuicio de lo antes indicado, corresponde que previo a la remisión de los Informes al Ministerio de Relaciones Exteriores, el Viceministro de Transportes exprese su conformidad respecto a lo opinado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, de ser el caso, en el marco de lo dispuesto en el literal a)[7] del artículo 10 de la Sección Primera del Reglamento de Organización y Funciones aprobado por Decreto Supremo N° 021-2018-MTC, modificado por el Decreto Supremo N° 014-2019-MTC.

---

[6] **Ley N° 26647**
Artículo 7.- Los tratados celebrados y perfeccionados por el Estado Peruano, conforme a lo señalado en los artículos anteriores, sólo podrán ser denunciados, modificados o suspendidos, según lo estipulen las disposiciones de los mismos, o en su defecto de acuerdo con las normas generales del derecho internacional.
La denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República con cargo a dar cuenta al Congreso. En el caso de los tratados sujetos a aprobación del Congreso, la denuncia requiere su aprobación previa.

[7] **"Artículo 10.- Funciones del Despacho Viceministerial de Transportes**
Son funciones del Despacho Viceministerial de Transportes las siguientes:
a) Formular, coordinar, ejecutar y supervisar la política nacional del sector transportes, de conformidad con la política general de gobierno; (...)."

47

IV. CONCLUSIONES:

Por lo anteriormente expuesto, esta Oficina General, desde el punto de vista legal opina que:

4.1 La Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, ha expresado la opinión técnico legal respecto a iniciar el procedimiento de denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque", conforme a lo solicitado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

4.2 Del mismo modo la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, como responsable de la coordinación de la cooperación técnica y asuntos internacionales, opina que la denuncia de la Convención tiene la intencionalidad de modernizar la legislación vinculada con el transporte marítimo internacional, lo cual está en concordancia con los Planes Estratégicos Sectoriales e Institucionales del Ministerio.

4.3 De acuerdo a lo opinado por los órganos competentes antes citados, esta Oficina General de Asesoría Jurídica opina que es legalmente viable iniciar el procedimiento de denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque", lo cual es potestad del Presidente de la República, conforme a lo regulado en el artículo 57 de la Constitución Política del Perú.

4.4 Sin perjuicio de lo antes indicado, corresponde que el Viceministro de Transportes exprese su conformidad respecto a lo opinado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, de ser el caso; luego de lo cual se deberá remitir los Informes correspondientes, al Ministerio de Relaciones Exteriores, a fin que se continúe el proceso de denuncia del "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque".

Atentamente,

Luis A. Liendo Liendo
Asesor Legal

El presente Informe cuenta con la conformidad de la suscrita.

PAOLA LOBATÓN FUCHS
DIRECTORA GENERAL
Oficina General de Asesoría Jurídica

46

PERÚ | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | Viceministerio de Transportes | Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la lucha contra la corrupción y la impunidad"

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA
11 JUN 2019
RECIBIDO
Hora: 12:15 Firma:
Reg. N°: 2334 Folio: 47

MEMORÁNDUM N° 531 -2019-MTC/18

A : PAOLA LILIANA LOBATÓN FUCHS
Directora de la Oficina General de Asesoría Jurídica

ASUNTO : Solicitud de opinión sobre derogación de normas

REF. : a) Memorandun N° 1132 -2019-MTC/09
b) Informe N° 0077-2019-MTC/09.01

FECHA : Lima,

11 JUN. 2019

Me dirijo a usted, en atención al documento de la referencia a) mediante el cual el Director General de Planeamiento y Presupuesto sustentado en el Informe de la referencia b), de la Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica, emite opinión favorable para la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas reglas en materia de Conocimiento de embarque, suscrito el 25 de agosto de 1924 en Bruselas y que entró en Vigor en el Perú en abril de 1965.

Al respecto, se ajunta lo actuado para proseguir con el trámite que corresponde.

Atentamente,

FERNANDO HUGO CERNA CHORRES
DIRECTOR GENERAL DE POLITICAS Y REGULACIÓN EN TRANSPORTE MULTIMODAL

E-055014-2019

70

66

Ministerio de Transportes y Comunicaciones
06 JUN. 2019
RECIBIDO
Hora: 16:50

MEMORÁNDUM N° 1132 -2019-MTC/09

A : Sr. FERNANDO HUGO CERNA CHORRES
Director General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

ASUNTO : Opinión técnico-legal y conformidad expresa con la denuncia de las Reglas de La Haya

REFERENCIA : Memorándum N° 468-2019-MTC/18

FECHA : Lima, 06 JUN. 2019

Tengo a bien dirigirme a usted, con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita opinión respecto a la denuncia del "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimiento de embarque", suscrito el 25 de agosto de 1924 en Bruselas, que entró en vigencia en nuestro país en abril de 1965.

Sobre el particular, se adjunta el Informe N° 0077-2019-MTC/09.01, elaborado por la Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica, que esta Oficina General hace suyo; el cual contiene la opinión favorable para gestionar la denuncia de la citada Convención ante el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Atentamente,

Ministerio de Transportes y Comunicaciones · Of. Gral. de Planeamiento y Presupuesto · República del Perú · Dirección General

PAÚL W. CAIGUARAY PÉREZ
DIRECTOR GENERAL
Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

V°B° Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica MTC

ALD/gvr
Se adjunta lo indicado

E-055121-2019

H/
414

INFORME N° 0077-2019-MTC/09.01

A	:	Sr. PAÚL WERNER CAIGUARAY PÉREZ Director General Oficina General de Planeamiento y Presupuesto
ASUNTO	:	Opinión sobre Denuncia "Acuerdo de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimiento de embarque"
REFERENCIA	:	Memorándum N° 468-2018-MTC/18
FECHA	:	Lima, 06 de junio de 2019

I. ANTECEDENTES

1.1. Mediante Memorándum N° 468-2019-MTC/18, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, solicita a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto opinión respecto a la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimiento de embarque" y remite el expediente que contiene la siguiente documentación:

- Informe N° 001-2019-MTC/18 LM – JQ
- Memorándum N° 495-2019-MTC/08
- Memorándum N° 278-2019-MTC/18
- OF.RE (DSL) N° 2-15/4
- Informe N° 006-2019-MTC/18.03
- OF.RE (DSL) N° 2-15-A/15

1.2. Con el OF.RE (DSL) N° 2-15-A/15, el Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores comunica al Viceministro de Transportes, que a fin de iniciar el procedimiento de denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimiento de embarque", se requiere contar con la opinión técnico-legal del Sector, la cual deberá contemplar, de ser el caso, la conformidad expresa; e incluir la posición sobre si el contenido del tratado a ser denunciado se encuentra inmerso en alguno de los supuestos del artículo 56° de la Constitución Política del Perú.

Así mismo, sugiere la necesidad de realizar un mayor análisis a fin de determinar si es conveniente la adhesión del Perú a las Reglas de Hamburgo de 1978, o en su lugar, se requiere únicamente de la implementación de normativa nacional.

1.3. Con Memorándum N° 495-2019-MTC/08, la Oficina General de Asesoría Jurídica solicita a la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, que su Director General haga suyo o exprese conformidad con el Informe 006-2019 MTC/18.03, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y que por su contenido de carácter técnico legal, lo suscriban un abogado y un técnico, conforme a las Disposiciones de la Directiva N° 003-2018-MTC/01. Finalmente, solicita que el expediente sea remitido a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, a

fin de que emita la opinión respectiva, conforme a la función dispuesta en el artículo 31° del ROF del MTC.

II. ANÁLISIS

2.1. La "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de conocimiento de embarque", firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, conocida también como "Reglas de La Haya", fue aprobada por nuestro país con Resolución Suprema N° 687 del 16 de octubre de 1964 y entró en vigencia en abril de 1965 (seis meses después de la notificación realizada al Gobierno Belga); establece en su artículo 10° que se aplica a todo conocimiento expedido en uno de los estados contratantes.

2.2. Las "Reglas de La Haya" establecen un régimen legal que se aplica en los contratos de transporte marítimo, que regula los derechos y obligaciones del transportador por mar de las mercancías a bordo de la nave, desde la puesta en la cubierta de la nave hasta su desembarque de la nave (periodo conocido como gancho a gancho); su conceptualización responde a prácticas y tecnologías actualmente superadas desde el punto de vista de la gestión, la tecnología y responsabilidades de los operadores del transporte de carga.

2.3. En el contexto descrito y tal como se fundamenta en el Informe N° 001-2019-MTC/18 LM-JQ, las Reglas de la Haya han resultado inaplicables y no se adecúan al nivel de desarrollo actual del transporte marítimo, determinado por la utilización del Contenedor como herramienta fundamental en el transporte de la carga, por las exigencias impuestas por el comercio internacional en un mundo globalizado, y también ante la necesidad de aplicar tecnologías modernas en los diferentes componentes del proceso del transporte de la carga, desde el origen de la carga, hasta su destino final. Otro factor que dificulta la continuidad de las indicadas Reglas, está relacionado con los condicionantes que impone la modalidad "gancho a gancho", que no permite al consignatario que contrata el transporte marítimo conocer los costos asociados, hasta tener a disposición la mercancía en el puerto de destino, cuando lo razonable es que, en el conocimiento de embarque se consigne el valor total del flete, para hacer previsible los costos para la importación y exportación de mercancías; y fomentar la competencia entre los prestadores de los servicios.

2.4. A continuación se resume las principales desventajas de las Reglas de La Haya[1]:

- Opera bajo el criterio de diligencia razonable (en favor del transportador); a expensas de los cargadores (operadores, exportadores e importadores).
- No considera el transporte de animales vivos.
- No hace distinción entre tipos de carga.
- Existen aspectos no cubiertos como la mercancía transportada sobre cubierta.
- No considera las obligaciones por los inconvenientes causados por retraso o daño de la mercancía, con anterioridad a la carga o posterior a la descarga.
- No regula el transporte de contenedores, por no existir en la época.
- Contempla 100 libras esterlinas como máximo a indemnizar por bulto o unidad.

[1] Consignadas en el Informe N° 001-2019-MTC/18

2.5. En lo relacionado a los Protocolos Modificatorios de Las Reglas de La Haya, que se expidieron en el marco del Protocolo de Visby (23.Feb.1968) y el Protocolo del Derecho Especial de Giro (SDR de 1979), no constituyen modificaciones sustanciales y no aportan factores operativos que faciliten el transporte marítimo y promuevan el desarrollo de la logística multimodal.

2.6. Respecto a la consulta planteada por el Ministerio de Exteriores: "sobre si el contenido del tratado denunciado se encuentra inmerso en algunos de los supuestos del artículo 56° de la Constitución Política del Perú"; en el Informe de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal se plantean los argumentos siguientes:

a) La denuncia no requeriría la aprobación del Congreso en la medida que no abarca materias de Derechos Humanos, Soberanía, Dominio o Integridad del Estado, Defensa Nacional u Obligaciones financieras del Estado; asimismo, no crea ni modifica o suprime tributos, modifica o deroga normas con rango de Ley ni requirió una medida legislativa para su ejecución; es decir no se encuentra en ninguno de los supuestos del artículo 56° de la Constitución.

b) Que la gestión de denuncia a la Convención de la Haya se realice por la vía simplificada al amparo del Artículo 57° de la Constitución Política del Perú.

Sin embargo, con la finalidad de dar consistencia a la posición planteada por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, es necesario que la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el marco de sus competencias, analice y expida la opinión legal correspondiente.

2.7. Por otra parte, en el contexto actual, el desarrollo del comercio mundial requiere de instrumentos expeditivos y tecnológicamente modernos; entre ellos, el Contrato de Transporte como factor vital en la facilitación del comercio. Por ello es necesario disponer de reglas claras y uniformes respecto al alcance de la responsabilidad de las partes. Las Reglas de La Haya de 1924 son el reflejo de una realidad de la navegación de épocas superadas y con el transcurrir de los años, en otros países del mundo se han ido alcanzando consensos respecto a la aplicabilidad de convenciones como las Reglas de Hamburgo de 1978 o las Reglas de Rotterdam de 2008, dependiendo del sistema de riesgo y responsabilidades de las partes involucradas en el transporte marítimo, y las circunstancias de cada país.

2.8. Así mismo, el Perú, durante los últimos 15 años se han suscrito acuerdos de libre comercio con muchos países y regiones, que ha permitido ampliar mercados e incrementar las exportaciones, lo que ha traído como consecuencia el tener vinculación comercial con casi todo el mundo. Dicha situación nos obliga a adaptar y modernizar los diferentes componentes que forman parte del transporte marítimo internacional y entre lo más importante, la legislación marítima que debe responder a las condiciones de competencia a nivel global, en el que se debe entregar la carga en mejores condiciones de tiempo y costo.

2.9. El perfeccionamiento y modernización de aquellas normas que restringen la operación del trasporte marítimo internacional, entre ellas la denominada "Las Reglas de la Haya", se enmarca en la Política General de Gobierno y los lineamientos considerados en los Planes Estratégicos Sectoriales e Institucionales, como el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2018 - 2022, en donde uno de los principales lineamientos está dirigido a "Promover la competitividad de los prestadores de los servicios de transporte y comunicaciones, a través de un enfoque eficiente de regulación y fiscalización, con el objetivo de alcanzar la sostenibilidad y calidad de los servicios", todo ello para contribuir al logro de los objetivos del Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2018 - 2022, especificamente el de "Reducir los tiempos y costos logisticos en el Sistema de Transporte".

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

3.1. Las Reglas de La Haya de 1924, expedidas para normar la gestión del transporte marítimo internacional, se aplican en el Perú desde el año 1965.

3.2. Las señaladas Reglas resultan inaplicables en los tiempos actuales, habiéndose convertido en una limitante para el desarrollo del comercio exterior del país y la modernización de la legislación vinculada con los servicios de transporte de transporte marítimo internacional.

3.3. La denuncia de las Reglas de la Haya tiene la intencionalidad de modernizar la legislación vinculada con el transporte marítimo internacional, en concordancia con los Planes Estratégicos Sectoriales e Institucionales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que consideran lineamientos y objetivos dirigidos a mejorar la competitividad y productividad del país.

3.4. La Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica opina favorablemente por continuar con el trámite de denuncia de las Reglas de la Haya de 1924, sin embargo sugiere tomar en consideración lo señalado en el numeral 2.6.

Atentamente,

.....
GLADYS VILLANUEVA REYES
Especialista de la Oficina de Planeamiento y
Cooperación Técnica

El presente informe cuenta con la conformidad del suscrito.

.....
ADRIÁN LAZO DÍAZ
Director (e) de la Oficina de Planeamiento
y Cooperación Técnica

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES – Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica – REPÚBLICA DEL PERÚ – OGPP

San Isidro, 05 JUN. 2019

DGFCE

OFICIO N° 170 -2019-MINCETUR/VMCE

Señor:
ROBERTO SEMINARIO PORTOCARRERO
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Presente.-

Ref.: OF.RE (DSL) No. 2-14-A/11

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual se solicita la opinión técnica legal y conformidad respecto de la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" conocida como las Reglas de la Haya de 1924.

Sobre el particular, se remite para su conocimiento y fines pertinentes, copia del Informe N° 004-2019-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE/IHP, elaborado por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior del Viceministerio de Comercio Exterior, mediante el cual se atiende lo solicitado.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima personal.

Atentamente,

VICE MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR - MINCETUR

MINCETUR
RECIBIDO
10 JUN 2019
Hora: .....
CORRESPONDENCIA
OFICINA DE TRAMITE DOCUMENTAR

SAYURI BAYONA MATSUDA
Vice Ministra de Comercio Exterior
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

Exp. N°: 1234686

ROBERTO SEMINARIO PORTOCA Ca&Pe
JIRON JUNIN N°319
L01 - LIMA
0002892677 25
1234686
07/06/2019
10/06/2019 LOC

San Isidro, 05 JUN. 2019

OFICIO N°220 -2019-MINCETUR/VMCE

Señor:
ROBERTO SEMINARIO PORTOCARRERO
Director General de Soberanía Limites y Asuntos Antárticos
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Presente.-

Ref.: OF.RE (DSL) No. 2-14-A/11

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual se solicita la opinión técnica legal y conformidad respecto de la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" conocida como las Reglas de la Haya de 1924.

Sobre el particular, se remite para su conocimiento y fines pertinentes, copia del Informe N° 004-2019-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE/IHP, elaborado por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior del Viceministerio de Comercio Exterior, mediante el cual se atiende lo solicitado.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima personal.

Atentamente,

VICE MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR - MINCETUR

SAYURI BAYONA MATSUDA
Vice Ministra de Comercio Exterior
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

Exp. N°: 1234686

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

INFORME N° 004-2019-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE/IHP

A	:	**FRANCISCO RUIZ ZAMUDIO** Director (e) de Facilitación de Comercio Exterior
DE	:	**INGRID HUAPAYA PUICON** Profesional de la Dirección de Facilitación del Comercio Exterior
ASUNTO	:	Denuncia de las Reglas de la Haya de 1924
FECHA	:	Lima, 20 de mayo de 2019

Por medio del presente cumplo con informar a usted, en relación al asunto del rubro, lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

1.1 El 7 de marzo de 2019, mediante comunicación OF. RE (DSL) N° 2-14-A/11, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó opinión técnico-legal y conformidad respecto de la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de embarque" conocida como las Reglas de la Haya de 1924.

1.2 Al respecto, mediante Resolución Suprema N° 687 de fecha 16 de octubre de 1964, el Perú aprobó la referida Convención, vigente desde el 29 de abril de 1965.

II. ANÁLISIS

MINCETUR IHP DFCE VMCE DIRECCIÓN DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR

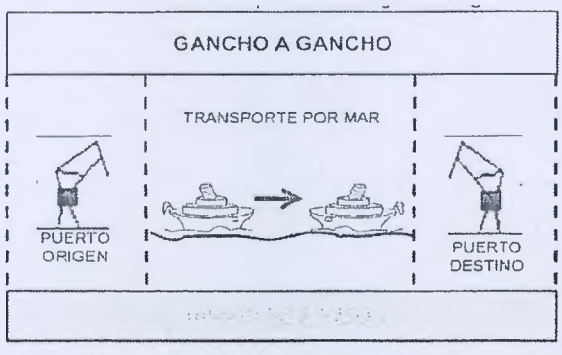
2.1 La Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de embarque, en adelante "las Reglas de la Haya", fue suscrita el 25 de agosto de 1924, y fue objeto de dos modificaciones posteriores: la primera mediante la adición del Protocolo de Visby (Reglas de La Haya-Visby) firmado el 23 de febrero de 1968 y la segunda, a través del Protocolo de Derecho Especial de Giro (Reglas de La Haya-Visby-SDR) firmado el 21 de diciembre de 1979. Cada uno de estos textos respondía al desarrollo logístico alcanzado en cada año de su emisión.

2.2 Las Reglas de la Haya (sin modificatorias) han sido suscritas por 96 Partes, comprendiendo países y territorios anexos[1]. A nivel de Latinoamérica, los países que se han adherido a ellas son Argentina, Bolivia, Cuba, República Dominicana, Ecuador (conjuntamente con la segunda modificatoria), Guyana, Paraguay y Perú. Sus disposiciones se basan en un solo documento, el cual es el conocimiento de embarque (bill of lading) o documento similar que sustente el transporte marítimo de mercancía y a partir del cual nace una relación jurídica entre el porteador y tenedor del documento de transporte.

2.3 Dicho tratado regula un **régimen de responsabilidad** basado en la regla denominada "gancho a gancho", el cual se extiende desde el momento en que la

[1] Según CMI Yearbook 2016 pag. 375. Cabe indicar que, este tratado ya ha sido denunciado por los siguientes países y territorios aduaneros: Australia, Hong Kong, Dinamarca, Egipto, Finlandia, Italia, Japón, Líbano, Países Bajos, Noruega, Rumania, España, Suecia, San Vicente y las Granadinas, Reino Unido, entre otros

mercancía se carga al buque en el país de origen hasta que se descarga del mismo en el país de destino. Cabe indicar que estas Reglas no prevén la responsabilidad por pérdida o daño que se produzca mientras la mercancía se halla bajo la custodia del cargador, antes del embarque en el puerto de origen y con posterioridad a la descarga en el puerto de destino.



Fuente: Consultoría "Evaluación comparada del Impacto económico como resultado de aplicar las Reglas de la Haya de 1924 y las Reglas de Hamburgo de 1978 en el flete marítimo". Elaborada para el MTC

2.4 Igualmente, estas Reglas se rigen por el criterio de **debida diligencia** como estándar de conducta en lo concerniente a la navegabilidad o poner a un buque apto para navegar, lo cual implica dotar de tripulación, equiparar y abastecer al buque adecuadamente, así como preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías u otros lugares donde se transportan las mercancías; siendo el cargador y transportista responsables si no ha ejercido la debida diligencia.

2.5 Esta Convención no es aplicable para las mercancías transportadas sobre cubierta ni imputa responsabilidad al transportista por los retrasos o daño de la mercancía. Del mismo modo, la información requerida en el conocimiento de embarque es limitada, sin que se consigne disposiciones respecto a otro tipo de documento de transporte. Asimismo, se dispuso una lista extensa de supuestos que eximen de responsabilidad al transportista a partir del concepto de "caso fortuito" o "actos de Dios", que aludían a hechos fuera de control del transportista. En estos casos, la carga de la prueba recae en quien alegue dicho eximente.

2.6 En ese sentido, la distribución de responsabilidades se da a favor del transportista y en desmedro de los exportadores, importadores y sus representantes. No se hace mención a los contenedores dado que éstos aparecieron recién en la mitad del siglo XX. En consecuencia, estas Reglas, a pesar de la incorporación de modificaciones, no respondieron a la tecnología ni operatividad portuaria de los años siguientes, considerándose cada vez más a esta Convención como desfasada. Similar conclusión también se planteó en el informe final de la Consultoría "Evaluación comparada del impacto económico como resultado de aplicar las Reglas de la Haya de 1924 y las Reglas de Hamburgo de 1978 en el flete marítimo" encargada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2.7 En ese sentido, esta Convención no responde a la operatividad del transporte marítimo actual, y no brinda un régimen de responsabilidad justo para el transportista y cargadores, en desmedro de los usuarios o dueños de la carga, por lo que este Sector considera adecuado denunciar las Reglas de la Haya, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.

2.8 Respecto al procedimiento de denuncia, corresponde indicar que el artículo 56 de la Constitución Política del Perú de 1993 dispone que:

> *"Los tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias: 1. Derechos Humanos. 2. Soberanía, dominio o integridad del Estado.3. Defensa Nacional. 4. Obligaciones financieras del Estado. También deben ser aprobados por el Congreso los tratados que crean, modifican o suprimen tributos; los que exigen modificación o derogación de alguna ley y los que requieren medidas legislativas para su ejecución."*

2.9 Por su parte, el artículo 57 de la Constitución Política del Perú de 1993 señala que *"(...) La denuncia de los tratados es potestad del Presidente de la República, con cargo de dar cuenta al Congreso. En el caso de los tratados sujetos a aprobación del Congreso, la denuncia requiere aprobación previa de éste."*

2.10 En el caso concreto y de conformidad a lo dispuesto en el numeral 20 del artículo 154° de la Constitución Política del Perú de 1933, el citado Convenio fue aprobado por el Presidente de la República, quien tenía atribuciones de celebrar, con aprobación del Consejo de Ministros, tratados, concordatos y convenciones internacionales, y someterlos a conocimiento del Congreso. En ese sentido, la denuncia de las Reglas de la Haya corresponde ser tramitada por la via ejecutiva, en atención a que el tratado fue aprobado por el Presidente de la República, sin requerir la aprobación del Congreso de la República y en concordancia con lo dispuesto en el artículo 57 de la Constitución Política del Perú de 1993.

2.11 De proceder con la denuncia y a efectos de evaluar cómo se regularía la responsabilidad en el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías en adelante, se describe a continuación los instrumentos internacionales que norman la materia y que plantean disposiciones más acordes con la logística actual del transporte marítimo internacional.

MINCETUR VMCE DPCE Dirección de Promoción del Comercio Exterior

OTROS INSTRUMENTOS INTERNACIONALES SOBRE RESPONSABILIDAD DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL QUE PUEDEN SER SUSCRITOS POR EL PERÚ.-

REGLAS DE HAMBURGO

2.12 El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o las "Reglas de Hamburgo" es un instrumento internacional que regula los derechos y obligaciones de los transportistas, cargadores, porteadores y consignatarios, originados de un contrato de transporte internacional marítimo de mercancías. Fue elaborado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Desarrollo Mercantil Internacional (CNUDMI) y aprobado con fecha 31 de marzo de 1978. Actualmente, este tratado ha sido ratificado por 34 países[2], entre los cuales se encuentra Chile[3], Paraguay[4] y República Dominicana[5]

2.16 El Convenio incorpora el concepto de encargo de las mercancías a un tercero, lo cual está relacionado con el término de ejecución efectiva. Dicho término a su vez, está relacionado a la acción de dos nuevos actores, los cuales son el "porteador

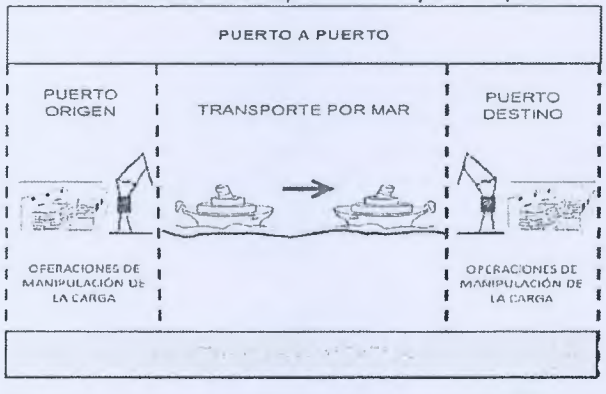
[2] http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html
[3] Desde el 01 de noviembre de 1992
[4] Desde el 01 de agosto de 2006.
[5] Desde el 01 de octubre de 2007.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

efectivo", el cual es la persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte. Por otro lado, el cargador efectivo, el cual se define como toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador o alguna persona que actúe en su nombre.

2.18 Asimismo, este Convenio se rige por la regla de "puerto a puerto", atribuyendo responsabilidad al transportista un "periodo de responsabilidad" que se extiende mientras la mercancía se encuentre bajo su custodia, esto es desde la entrega del bien en el puerto por parte del cargador al porteador, durante el transporte, hasta su entrega al consignatario (incluidos la responsabilidad por perdida, daño y retraso en la entrega de las mercancías), añadiéndose el criterio de culpa presunta (a favor del cargador), salvo se demuestre que se ha cumplido con la diligencia debida. Se incluye también el término contenedor.

Gráfico 5: Periodo de responsabilidad puerto a puerto



2.19 A partir de este Convenio, se atribuyen obligaciones y derechos a los cargadores, transportistas y consignatarios, responsabilidad al cargador por las pérdidas sufridas por el transportista y daño sufrido en el buque de mediar culpa, así como disposiciones respecto a mercancías peligrosas.

2.20 Asimismo, se regula también el transporte de mercancías sobre cubierta, la responsabilidad del porteador efectivo, y se fija con mayor detalle el contenido del conocimiento de embarque, reconociéndose la existencia de otros documentos de transporte no negociables. Del mismo modo, se incorporan disposiciones sobre procedimientos judiciales y arbitrales.

2.21 Este Convenio no ha sido ampliamente suscrito a nivel internacional debido a que supone el incremento de fletes de transporte, dado que la responsabilidad del transportista es mayor respecto al daño de la mercancía, asumiendo mayores riesgos al haberse incrementado el periodo de operación del porteador. Sin embargo, cabe señalar que estos costos son trasladados a los usuarios, los cuales muchas veces no son del todo claros o identificables.

2.22 En consecuencia y por todo lo expuesto, se concluye que las Reglas de Hamburgo establecen un marco normativo más justo en cuanto al régimen de responsabilidades de los transportistas, en atención a lo cual resulta conveniente evaluar la adhesión del Perú a dicho Convenio, para lo cual corresponde denunciar las Reglas de la Haya, facultad que reside en la soberanía del Estado.

81

77

2.23 Cabe indicar que, de acuerdo con lo señalado en el numeral 2 del artículo 42° de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados[6], la terminación de un tratado, su denuncia o el retiro de una parte no podrá tener lugar sino como resultado de la aplicación de las disposiciones del tratado o de dicha Convención.

2.24 De optar por esta opción, se debe proceder primero a la ratificación por parte del Ejecutivo de las Reglas de Hamburgo[7]. Posteriormente, se debe depositar el instrumento de ratificación de este Tratado ante el Secretario General de las Naciones Unidas, y de acuerdo a lo señalado en el mismo texto del Convenio, se debe informar al depositario de las Reglas de la Haya, a fin de iniciar el procedimiento de denuncia de estas últimas. El plazo para la entrada en vigencia de las Reglas de Hamburgo es de doce meses y un día, desde la fecha de depósito del instrumento de ratificación.

REGLAS DE ROTTERDAM

2.25 Cabe señalar que, en el año 2008, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo o "las Reglas de Rotterdam", propuesto por Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), el cual dispone estándares obligatorios de responsabilidad por la pérdida o daño ocasionado en el transporte marítimo de mercancías. Mediante este Convenio se plantea un régimen que regula las obligaciones y derechos de los cargadores, transportistas y usuarios, en el que se brinda un servicio puerta a puerta, y en el que se efectúe transporte marítimo total o parcial. Este Convenio contiene disposiciones donde se incluyen nuevas definiciones como documentos electrónicos, transporte en contenedores, contrato de volumen, parte ejecutante marítima, parte controladora, etc. Adicionalmente, sus disposiciones prevén el transporte multimodal.

2.26 El Convenio aumenta el monto la responsabilidad del transportista por perdida o daño o demora, la obligación de debida diligencia en la navegabilidad y la capacidad de carga es continua, reconoce la responsabilidad por carga en cubierta ante pérdida o daño, requiere la identificación del transportista en el documento de transporte, articula las obligaciones del remitente, prevé reglas clara sobre la entrega y bienes no entregados, entre otros.

2.27 Para su entrada en vigor, requiere la ratificación de 20 países, siendo solo 4 países (España, Togo, Congo y Camerún) los únicos países que lo ha realizado. Actualmente, ha sido firmada por 25 países, entre ellos Francia, Suiza, Suecia y Estados Unidos.

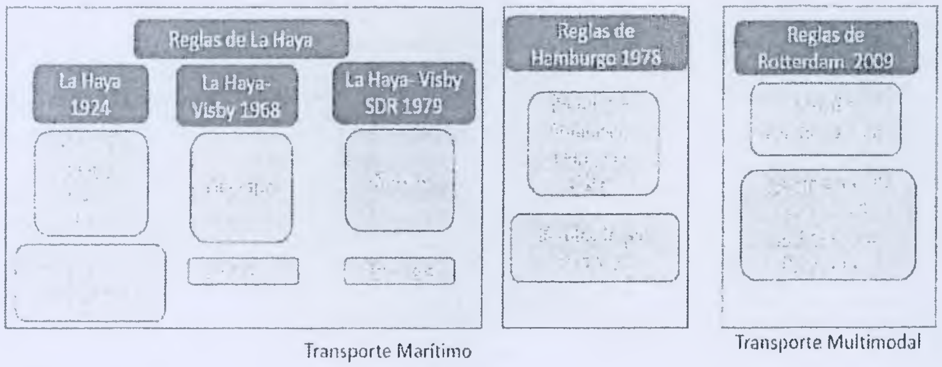
2.28 En consecuencia, este Convenio supone un régimen de responsabilidad armonizado, con un ámbito de aplicación mayor ya que abarca los envíos de puerta a puerta a través de un solo contrato de transporte y un solo régimen legal aplicable, reconoce todos los documentos de transporte y no solo el conocimiento de embarque, contiene disposiciones más detalladas y sistemáticas sobre la responsabilidad tanto del transportista, cargador, dispone una distribución equilibrada del riesgo, llena vacíos legales de otros convenios, codifica practicas industriales actuales para brindar seguridad jurídica, entre otras.

---

[6] El referido Tratado multilateral fue ratificado por nuestro país mediante Decreto Supremo N° 029-2000-RE, depositado el 14 de setiembre de 2000, y vigente para el Perú desde el 14 de octubre de 2000. Sitio web: http://www.rree.gob.pe/portal/Tratados.nsf/87437b380ddd0e9305256ce60068d2c5/6238cc900d4794a005256d16007062fd?OpenDocument

[7] Se tiene que emitir un Decreto Supremo por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"



Elaboración MINCETUR

2.29 Por otro lado, la responsabilidad en el contrato de transporte marítimo internacional puede ser regulado a través de normativa interna, como se ha dado en Colombia, tomando como referencia los tratados internacionales antes descritos, así como legislación comparada, Dicho análisis puede ser desarrollado a nivel de un grupo de trabajo entre el MINCETUR y el MTC.

2.30 Finalmente, esta Dirección considera necesario que el MTC pueda analizar las opciones desarrolladas en el presente informe y escoger la vía más óptima para regular la responsabilidad en el contrato de transporte internacional de mercancías

III CONCLUSIONES

3.1 Las Reglas de la Haya plantean un régimen de responsabilidad limitado, al prever varias acepciones en beneficio del transportista y en desmedro de los usuarios del servicio de transporte marítimo internacional (importador, exportador o consignatarios) quienes asumen mayores riesgos por el transporte de la carga. Asimismo, su redacción es ambigua, lo cual conlleva a que se generen costos adicionales de transporte, siendo sus disposiciones obsoletas (régimen de gancho a gancho y no prevé el manejo de contenedores), al haberse emitido en el año 1924, por lo que responde a una operatividad de transporte distinta a la actual. En consecuencia, esta Dirección considera necesaria la denuncia de las Reglas de la Haya, a fin de que se regule la materia considerando la situación y problemática actual del transporte marítimo internacional.

3.2 La denuncia de las Reglas de la Haya corresponde ser tramitada por la vía ejecutiva, en atención a que el tratado fue aprobado por el Presidente de la República, sin requerir la aprobación del Congreso de la República y en concordancia con lo dispuesto en el artículo 57 de la Constitución Política del Perú de 1993.

3.3 De proceder con la denuncia de las Reglas de la Haya, existen tres alternativas para regular la responsabilidad en el contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, la suscripción y ratificación de las Reglas de Hamburgo, la suscripción y ratificación de las Reglas de Rotterdam o a través de normativa interna:

3.3.1 Las Reglas de Hamburgo establecen un tratamiento jurídico más equitativo en cuanto a la atribución jurídica de responsabilidades a los transportistas, cargadores, porteadores y consignatarios, originados de un contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, siendo su alcance de puerto a puerto. Según este Convenio, el proceso de adhesión a las Reglas de Hamburgo, como el proceso de denuncia de las Reglas de la Haya, corren en paralelo, es decir tienen un plazo único de 12 meses.

3.3.2 Las Reglas de Rotterdam constituyen el tratado multilateral en la materia más moderno y prevé una distribución de responsabilidad de riesgos y responsabilidades más proporcionada, previendo el uso de contenedores, documentos electrónicos y transporte multimodal, siendo su alcance de puerta a puerta. Sin embargo, solo 4 países han ratificado el tratado, por lo que aún no se encuentra vigente dado que se requiere de 20 países.

3.3.3 De igual modo, es posible que se regule de manera interna la responsabilidad en el contrato de transporte marítimo internacional, tal como lo ha efectuado Colombia, tomando como referencia los tratados internacionales antes descritos, así como legislación comparada. Dicho análisis puede ser desarrollado de manera conjunta por el MINCETUR y el MTC.

3.3.4 Finalmente, esta Dirección considera necesario que el MTC pueda analizar las opciones desarrolladas en el presente informe y escoger la vía más óptima para regular la responsabilidad en el contrato de transporte internacional de mercancías

Atentamente,

INGRID HAYDEE HUAPAYA PUICON
Dirección de Facilitación del Comercio Exterior

Visto el Informe N° 004-2019-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE/IHP, que antecede, el suscrito lo hace suyo en todos sus extremos, por lo que se remite al Despacho de la Viceministra de Comercio Exterior para su conocimiento y los fines que estime pertinente.
San Isidro, 28 de mayo de 2019.

FRANCISCO RUIZ ZAMUDIO
Director General
Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior
Viceministerio de Comercio Exterior

Exp. N° 1234686

San Isidro, 05 JUN. 2019

OFICIO N°120 -2019-MINCETUR/VMCE

Señor:
ROBERTO SEMINARIO PORTOCARRERO
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Presente.-

Ref.: OF.RE (DSL) No. 2-14-A/11

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual se solicita la opinión técnica legal y conformidad respecto de la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" conocida como las Reglas de la Haya de 1924.

Sobre el particular, se remite para su conocimiento y fines pertinentes, copia del Informe N° 004-2019-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE/IHP, elaborado por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior del Viceministerio de Comercio Exterior, mediante el cual se atiende lo solicitado.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima personal.

Atentamente,

ORIGINAL FIRMADO

SAYURI BAYONA MATSUDA
Vice Ministra de Comercio Exterior
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

Exp. N°: 1234686

San Isidro, 05 JUN. 2019

OFICIO N°220 -2019-MINCETUR/VMCE

Señor:
ROBERTO SEMINARIO PORTOCARRERO
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Presente.-

Ref.: OF.RE (DSL) No. 2-14-A/11

De mi mayor consideración:

Me dirijo a usted en atención al documento de la referencia, mediante el cual se solicita la opinión técnica legal y conformidad respecto de la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" conocida como las Reglas de la Haya de 1924.

Sobre el particular, se remite para su conocimiento y fines pertinentes, copia del Informe N° 004-2019-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE/IHP, elaborado por la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior del Viceministerio de Comercio Exterior, mediante el cual se atiende lo solicitado.

Hago propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi mayor consideración y estima personal.

Atentamente,

VICE MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR - MINCETUR

SAYURI BAYONA MATSUDA
Vice Ministra de Comercio Exterior
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

Exp. N°: 1234686

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00388/2019

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	Solicita inicio de procedimiento de denuncia de la "Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque"
Referencia	:	Memorándum (DGT) N° DGT00224/2019

---

1. Con relación al memorándum de la referencia, se informa a esa Dirección General las acciones adoptadas por este Despacho sobre la solicitud del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) relativa a la denuncia de "Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924" (en adelante, las "Reglas de la Haya de 1924"), así como la adhesión al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978" (en adelante, las "Reglas de Hamburgo de 1978"), a fin de solicitar el inicio del procedimiento de denuncia del primero de los instrumentos.

Sobre la solicitud del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)

2. El pasado 04 de marzo, este Despacho convocó a una reunión de coordinación con representantes de las siguientes instituciones: Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT); a fin de evaluar los aspectos generales relativos a las Reglas de la Haya de 1924 y las Reglas de Hamburgo de 1978.

3. Al respecto, en la referida reunión de coordinación se arribaron a las siguientes conclusiones:

- En aspectos generales, es conveniente iniciar el procedimiento de denuncia de las Reglas de la Haya de 1924;
- Para dicho fin, las instituciones que deberán emitir su opinión técnico-legal y conformidad con la denuncia son: MTC, MINCETUR y DICAPI;
- Con relación a la adhesión a las Reglas de Hamburgo de 1978, se acordó que la materia requiere de un mayor análisis a fin de determinar si se optará por la adhesión al instrumento o la implementación de normativa nacional.

Opinión de las instituciones competentes

4. En atención a los acuerdos, el pasado 05 de marzo, este Despacho solicitó a las instituciones competentes su opinión técnico-legal y conformidad con la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924. Al respecto, se informa lo siguiente:

5. Mediante el oficio N° 539-2019-MTC/02, el **Ministerio de Transporte y Comunicaciones** remitió su informe técnico-legal y conformidad con la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924. Sobre el particular, además de concluir afirmando la conveniencia y viabilidad de la referida denuncia, señaló que el instrumento no versa sobre las materias dispuestas en el artículo 56 de la Constitución, enfatizando que la aprobación del tratado no requirió la intervención del Congreso.

6. Por otro lado, mediante el oficio N° 120-2019-MINCETUR/VMCE, el **Ministerio de Comercio Exterior y Turismo** remitió su informe técnico-legal y conformidad con la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924. Al respecto, se concluyó que es necesaria la denuncia del tratado a fin de actualizar la regulación del

transporte marítimo de mercancías en el país. Asimismo, expresó que la denuncia corresponde ser tramitada por la vía ejecutiva, en atención a que el tratado fue aprobado por el Presidente de la República.

7. Finalmente, mediante el oficio N° 2193/43, la **Dirección General de Capitanías y Guardacostas** informó que, si bien el ámbito de jurisdicción y funciones de la Autoridad Marítima se refiere a la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino y no a los aspectos comerciales del transporte marítimo, opina favorablemente sobre la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924, habida cuenta de que su aplicación resulta obsoleta.

Opinión de la Dirección de Asuntos Marítimos

8. De acuerdo al artículo 75° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores, aprobado por Decreto Supremo N° 135-2015-RE, la Dirección de Asuntos Marítimos es una unidad orgánica que depende de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, responsable de las acciones de política exterior, en los ámbitos bilateral y multilateral, orientadas a resguardar los derechos e intereses del Perú en su dominio marítimo, a la utilización del espacio oceánico y al desarrollo sostenible de sus recursos, en coordinación con los sectores vinculados.

9. El comercio marítimo se sustenta en el potencial uso de los océanos como espacio y vías para el desarrollo del comercio internacional a través de embarcaciones que transportan, principalmente, mercancías. El intercambio de bienes y servicios alienta el crecimiento de la economía del país. Así, en el Perú, más del 90% del intercambio comercial se efectúa por la vía marítima, de ahí su gran importancia y necesidad de una regulación que permita su constante desarrollo y competitividad.

10. Las Reglas de la Haya de 1924 representaron, en su momento, un gran avance en la uniformidad de las reglas del transporte marítimo de mercancías. En ellas, se previó la regulación de la relación entre cargador (remitentes, expedidor), transportador (transportista) y consignatario (destinatario), principalmente, en la responsabilidad del transportador con relación a su contra parte contractual, a saber, el poseedor del conocimiento de embarque.

11. El desarrollo logístico y avance de la tecnología implementada en el flujo del comercio internacional por vía marítima ha conllevado a que las Reglas de la Haya de 1924 se conviertan en un limitante para el desarrollo del comercio exterior del país y la legislación nacional sobre la materia. Así, la extensión del límite y periodo de responsabilidad del transportador, la inclusión de los contenedores, así como la previsibilidad de los costos para la carga transportada, son materias que requieren una regulación actualizada en contraste con lo establecido por las referidas Reglas y en beneficio de los connacionales peruanos cuya mayoría actúa como cargadores o consignatarios, y no como transportadores.

12. Cabe resaltar que, de conformidad con lo acordado en la reunión de coordinación (ref. numeral 3), se prevé la continuación de la coordinación multisectorial a fin de evaluar la legislación nacional que deberá ser implementada para las materias antes referidas.

13. Finalmente, debe señalarse que, en su calidad de representante del Ministerio de Relaciones Exteriores ante la Comisión Multisectorial de la Acción del Estado en el Ámbito Marítimo (COMAEM), esta Dirección General ha participado en la elaboración del proyecto de Política Nacional Marítima, la cual incluye como uno de sus objetivos prioritarios el "incrementar el comercio de manera sostenible y diversificada en el ámbito marítimo". De ahí su prioridad como parte de los intereses marítimos que esta Dirección General, a través de la Dirección de Asuntos Marítimos, debe resguardar.

14. En ese sentido, la Dirección de Asuntos Marítimos opina favorablemente sobre la denuncia de las Reglas de la Haya de 1924 en virtud de los beneficios que conlleva la actualización de la regulación sobre el transporte marítimo de mercancías y su potencial contribución a los objetivos de la próxima Política Nacional Marítima.

Solicitud

15. Por lo anteriormente expuesto, mucho se agradecerá a esa Dirección General disponer el inicio del procedimiento de denuncia de las Reglas de la Haya de 1924.

16. Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 15 del tratado, la denuncia deberá ser notificada al Gobierno del Reino de Bélgica, surtiendo efectos un año después de la referida notificación.

17. Se remite copia de las opiniones técnico-legales de las instituciones competentes, así como el texto del tratado.

Lima, 3 de September del 2019

PRACTICANT

68

84

PRACTICANT

Roberto Hernán Seminario Portocarrero
Embajador
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

JMPC

Este documento ha sido impreso por Practicante 2019 06, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 30/10/19 06:41 PM

Anexos

Convención - Reglas de la Haya de 1924.pdf
Opinión DICAPI RH1924.pdf
Opinión MINCETUR RH1924.pdf
Opinión MTC RH1924.pdf