

TRATADO INTERNACIONAL
EJECUTIVO N° 264.....

“Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”.

Lima, 26 de febrero de 2021

OFICIO N° 129 -2021 -PR

Señora
MIRTHA ESTHER VÁSQUEZ CHUQUILÍN
Presidenta del Congreso de la República
Presente. -

Nos dirigimos a usted, señora Presidenta 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° 006-2021-RE , mediante el cual se ratifica el **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978**”, adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978.

Atentamente,

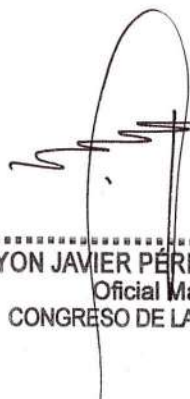
FRANCISCO SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República

ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 01 de marzo de 2021

**Según lo dispuesto por la Presidencia,
remítase a las comisiones de Constitución y
Reglamento; y Relaciones Exteriores.**



.....
YON JAVIER PÉREZ PAREDES
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Decreto Supremo

Nº 006-2021-RE

DECRETO SUPREMO QUE RATIFICA EL "CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, 1978"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978" fue adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978 al final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías que tuvo lugar en la misma ciudad del 6 al 31 de marzo de 1978;

Que el referido instrumento internacional busca establecer un régimen internacional de normas aplicables al transporte marítimo de mercancías que reemplace el régimen establecido a través de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924;

Que por medio del Decreto Supremo N° 012-2020-RE del 11 de mayo de 2020 el Presidente de la República decidió denunciar la referida Convención de 1924 y que dicha denuncia aún no surte efecto para el Perú según lo dispuesto en su artículo 15;

Que es conveniente a los intereses del Perú la adhesión al citado Convenio de 1978;

Que es conforme con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

Artículo 1°.- Ratifíquese el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978" adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978.

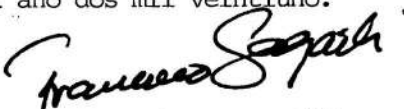
Artículo 2°.- De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 31 del referido instrumento internacional, el Ministerio de Relaciones Exteriores notificará al Gobierno de Bélgica que la denuncia del Perú de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 surtirá efecto para el Perú cuando el Convenio de 1978 entre en vigor para el Perú.

Artículo 3°.- De conformidad con los artículos 4° y 6° de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Convenio, así como la fecha de entrada en vigor.

Artículo 4°.- Dese cuenta al Congreso de la República.

Artículo 5°.- El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los veinticinco días del mes de febrero del año dos mil veintiuno.



FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República



ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores

**MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978" fue adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978, al final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías que tuvo lugar en la misma ciudad del 6 al 31 de marzo de 1978 (en adelante, las Reglas de Hamburgo).
2. El objeto de las Reglas de Hamburgo, como se reconoce en su preámbulo, es establecer un régimen internacional de normas aplicables al transporte marítimo de mercancías. Dicho régimen busca reemplazar aquel establecido sobre conocimientos de embarque en la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque", adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, de la cual el Perú actualmente es parte.
3. Las Reglas de Hamburgo tienen la naturaleza jurídica de tratado. Se concluye ello, pues cumplen con los elementos de la definición consuetudinaria de tratado. Algunos elementos de esta definición general se encuentran reflejados en el artículo 2, numeral 1, literal a, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 de la cual el Perú es parte. Se afirma lo anterior, en tanto que las Reglas de Hamburgo constituyen un acuerdo entre dos o más Estados, destinado a establecer derechos y obligaciones entre los mismos (por ejemplo, lo establecido en sus artículos 4, 5 y 6, entre otros) en virtud del ordenamiento jurídico internacional.
4. En ese sentido, las Reglas de Hamburgo deben ser perfeccionadas conforme lo prevé la Constitución Política del Perú y la Ley N° 26647, mediante la cual se establecieron normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado Peruano.
5. Para determinar la vía de perfeccionamiento de las Reglas de Hamburgo, conforme a los criterios establecidos en la Constitución Política del Perú, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores analizó el texto del tratado, y las opiniones técnicas emitidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) y la Dirección de Promoción Comercial de la Dirección General de Promoción Económica del Ministerio de Relaciones Exteriores, las cuales han sido remitidas en el marco de sus competencias.
6. Como resultado de la evaluación realizada por la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores del tratado, se emitió el informe (DGT) N° 6-2021 del 15 de febrero de 2021, en el cual se concluye que el perfeccionamiento interno de las Reglas de Hamburgo debe efectuarse por la vía dispuesta en el primer párrafo del artículo 57° de la Constitución Política y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, dado que dicho instrumento no versa sobre las materias previstas en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú. Asimismo, el



Acuerdo tampoco crea, modifica o suprime tributos; ni exige la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni requiere la adopción de medidas legislativas para su adecuada ejecución.

7. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar mediante Decreto Supremo el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978" adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978, también conocido como las Reglas de Hamburgo, dando cuenta de ello al Congreso de la República.
8. Adicionalmente, de conformidad con lo establecido en el párrafo 1 del artículo 31 del referido tratado, al pasar a ser Estado contratante de las Reglas de Hamburgo, corresponde que el Perú notifique al Gobierno de Bélgica que la denuncia del Perú de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque", adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924, surtirá efecto a partir de la fecha que las Reglas de Hamburgo entren en vigor respecto del Perú. Cabe indicar que el Presidente de la República decidió denunciar la referida Convención previamente mediante el Decreto Supremo N° 012-2020-RE de 11 de mayo de 2020 y que dicha denuncia todavía no surte efecto para el Perú.
9. De acuerdo a lo establecido en el artículo 55° de la Constitución Política del Perú, cuando el Acuerdo entre en vigencia, este se incorporará al derecho nacional.



Decreto Supremo Nº 006-2021-RE

DECRETO SUPREMO QUE RATIFICA EL "CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS, 1978"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978" fue adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978 al final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías que tuvo lugar en la misma ciudad del 6 al 31 de marzo de 1978;

Que el referido instrumento internacional busca establecer un régimen internacional de normas aplicables al transporte marítimo de mercancías que reemplace el régimen establecido a través de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924;

Que por medio del Decreto Supremo Nº 012-2020-RE del 11 de mayo de 2020 el Presidente de la República decidió denunciar la referida Convención de 1924 y que dicha denuncia aún no surte efecto para el Perú según lo dispuesto en su artículo 15;

Que es conveniente a los intereses del Perú la adhesión al citado Convenio de 1978;

Que es conforme con lo dispuesto por los artículos 57º y 118º inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el segundo párrafo del artículo 2º de la Ley Nº 26647, que facultan al Presidente de la República a celebrar y ratificar tratados o adherir a éstos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso;

DECRETA:

Artículo 1º.- Ratifíquese el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978" adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978.

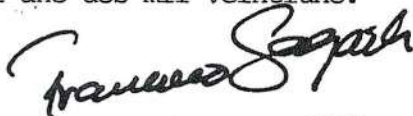
Artículo 2º.- De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 31 del referido instrumento internacional, el Ministerio de Relaciones Exteriores notificará al Gobierno de Bélgica que la denuncia del Perú de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 surtirá efecto para el Perú cuando el Convenio de 1978 entre en vigor para el Perú.

Artículo 3º.- De conformidad con los artículos 4º y 6º de la Ley Nº 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Convenio, así como la fecha de entrada en vigor.

Artículo 4º.- Dese cuenta al Congreso de la República.

Artículo 5º.- El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Relaciones Exteriores.

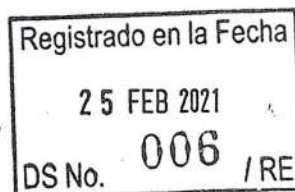
Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los veinticinco días del mes de febrero del año dos mil veintiuno.



FRANCISCO RAFAEL SAGASTI HOCHHAUSLER
Presidente de la República



ALLAN WAGNER TIZÓN
Ministro de Relaciones Exteriores



**Expediente de Perfeccionamiento del
"Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías,
1978"**

1. Informe de Perfeccionamiento

- Informe (DGT) N° 6-2021

2. Instrumento Internacional

"Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978"

3. Antecedentes:

- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924
- Resolución 31/100 de la Asamblea General de las Naciones Unidas de 15 de diciembre de 1976
- Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 31 de marzo de 1978
- Nota J4/CD/Cir.1875/JUR.05.11.01/2020 del Servicio Público Federal de Asuntos Extranjeros, Comercio Exterior y Cooperación para el Desarrollo de Bélgica de 19 de mayo de 2020

4. Solicitud de Perfeccionamiento

- Memorándum (PCO) N° PCO00009/2021, de 10 de febrero de 2021, de la Dirección de Promoción Comercial

5. Opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

- Oficio N° 188-2020-MTC/02 de 22 de octubre de 2020
- Informe N° 072-2020-MTC/18.03 de 22 de octubre de 2020

6. Opinión del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo

- Oficio N° 016-2021-MINCETUR/VMCE/DGFCE de 1 de febrero de 2021
- Informe N° 001-2021-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE-IHP de 1 de febrero de 2021

7. Opinión de la Dirección de Promoción Comercial de la Dirección General de Promoción Económica

- Memorándum (PCO) N° PCO00009/2021 de 10 de febrero de 2021



INFORME (DGT) N° 6-2021

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del memorándum PCO000092021 del 10 de febrero de 2021, la Dirección de Promoción Comercial de la Dirección General de Promoción Económica solicitó a la Dirección General de Tratados el inicio del proceso de perfeccionamiento interno del “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978” adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978 (en adelante, las Reglas de Hamburgo).

II. ANTECEDENTES

2. La “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque” fue adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Dicho tratado fue elaborado sobre la base de un proyecto redactado por la Asociación de Derecho Internacional (ILA, por sus siglas en inglés) en su conferencia celebrada en La Haya del 30 de agosto al 3 de septiembre de 1921.¹ Por tal motivo, a la Convención de 1924 se le conoce como las Reglas de La Haya.

3. El Perú aprobó las Reglas de La Haya a través de la Resolución Suprema N° 687 del 16 de octubre de 1964. Posteriormente, el Perú depositó su instrumento de adhesión ante el Gobierno de Bélgica, depositario de dicho tratado, y se convirtió en parte de las Reglas de La Haya el 29 de abril de 1965.²

4. Por medio de su Resolución 31/100 del 15 de diciembre de 1976, la Asamblea General de las Naciones Unidas convocó una conferencia internacional de plenipotenciarios para que “examine la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorpore los resultados de su labor en un convenio internacional” (punto 2). En la misma resolución se estableció que dicha conferencia realizaría su trabajo sobre la base del “proyecto de artículos para un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil” y también de “los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales que preparará el Secretario General” de las Naciones Unidas (punto 3).

5. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se reunió en Hamburgo, República Federal de Alemania, del 6 al 31 de marzo de 1978 (en adelante, la Conferencia). Según el Acta Final de la Conferencia, el Perú participó en la misma y fue uno de los Estados que integró el Comité de Redacción.

¹ Comité Marítimo Internacional. *The Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*, p. 30. Disponibles en: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-Hague-Rules-and-of-the-Hague-Visby-Rules.pdf>. Último acceso el 13 de febrero de 2021.

² Ver: <https://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/downloads/l-4a.pdf>. Último acceso el 13 de febrero de 2021.



6. El último día de la Conferencia se adoptó el texto de las Reglas de Hamburgo, junto con un documento titulado "Consenso" y una "Resolución", los cuales figuran como Anexo I, II y III del Acta Final de la Conferencia, respectivamente.

7. El artículo 31, párrafo 1, de las Reglas de Hamburgo establece que todo Estado que pase a ser contratante³ de dicho tratado deberá denunciar las Reglas de La Haya, declarando ante el depositario de este último, el Gobierno de Bélgica, que tal denuncia "surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado".

8. A través del Decreto Supremo N° 012-2020-RE del 11 de mayo de 2020, el Presidente de la República decidió denunciar las Reglas de La Haya, de conformidad con lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 57° de la Constitución Política.

9. Según el artículo 15 de las Reglas de La Haya, la antes referida denuncia surtirá efectos un año después de su notificación al Gobierno de Bélgica. De conformidad con la nota J4/CD/Cir.1875/JUR.05.11.01/2020 del Servicio Público Federal de Asuntos Extranjeros, Comercio Exterior y Cooperación para el Desarrollo de Bélgica, la denuncia del Perú de las Reglas de La Haya fue presentada al Gobierno de Bélgica el 19 de mayo de 2020 y surtirá efectos el 19 de mayo de 2021.

10. El texto auténtico de las Reglas de Hamburgo, según su artículo 27, se encuentra en poder del Secretario General de las Naciones Unidas en calidad de depositario de dicho instrumento internacional. Las Reglas de Hamburgo entraron en vigor internacional el 1 de noviembre de 1992, al cumplirse las condiciones establecidas en su artículo 30, párrafo 1. A la fecha, treinta y cuatro Estados son partes de las Reglas de Hamburgo.⁴

11. Las Reglas de Hamburgo estuvieron abiertas a la firma, según su artículo 28, párrafo 1, hasta el 30 de abril de 1979 en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York. Durante ese periodo de tiempo el Perú no firmó el referido instrumento internacional. Posteriormente, según el párrafo 2 del mismo artículo, las Reglas de Hamburgo quedaron abiertas a la adhesión de cualquier Estado que no sea signatario. A la fecha, el Perú no se ha adherido a las Reglas de Hamburgo.

12. Para los Estados que se adhieran a las Reglas de Hamburgo, dicho instrumento internacional entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año desde que se deposite el respectivo instrumento de adhesión ante el Secretario General de las Naciones Unidas, según lo establecido en su artículo 30, párrafo 2.

13. Las Reglas de Hamburgo se encuentran registradas en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código ML.PE.01.2021.

III. OBJETO

14. El objeto de las Reglas de Hamburgo, como se reconoce en su preámbulo, es establecer un régimen internacional de normas aplicables al transporte

³ Según el artículo 2, numeral 2, literal f, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, de la cual el Perú es parte, un Estado contratante es todo aquel "que ha consentido en obligarse por el tratado, haya o no entrado en vigor el tratado".

⁴ Ver: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&clang=_en. Último acceso el 13 de febrero de 2021.



marítimo de mercancías. Dicho régimen busca reemplazar aquel establecido sobre conocimientos de embarque en las Reglas de La Haya.

IV. DESCRIPCIÓN

15. Las Reglas de Hamburgo cuentan con un título, un preámbulo y treinta y cuatro artículos.

16. El artículo 1 comprende definiciones de ocho términos a emplearse a lo largo del instrumento internacional. Tales términos son: "porteador", "porteador efectivo", "cargador", "consignatario", "mercancías" y las expresiones "contrato de transporte marítimo", "conocimiento de embarque" y "por escrito".

17. El artículo 2 de las Reglas de Hamburgo se refiere al ámbito de aplicación del instrumento internacional. En dicho artículo se señalan las condiciones según las cuales las disposiciones del instrumento se aplicarán a los contratos de transporte marítimo entre diferentes Estados diferentes (artículo 2, párrafo 1). Se añade que el instrumento se aplicará sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada (artículo 2, párrafo 2). Sin embargo, las Reglas de Hamburgo no se aplicarán a los contratos de fletamento, con cierta excepción para determinados conocimientos de embarque (artículo 2, párrafo 3).

18. En el mismo artículo se precisa que en los contratos que prevén que el transporte de mercancías en embarques sucesivos se realice en un plazo acordado, las disposiciones del instrumento internacional serán aplicables a cada uno de esos embarques. Se exceptúa de anterior los embarques que se efectúen en virtud de un contrato de fletamento, para el cual se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 del artículo en mención (artículo 2, párrafo 4).

19. El artículo 3 se refiere a la interpretación de las Reglas de Hamburgo. Según dicho artículo, para la interpretación y aplicación de las Reglas de Hamburgo se tendrá en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

20. El artículo 4, referido al período de responsabilidad, señala, en primer lugar, que la responsabilidad del porteador abarca el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga (artículo 4, párrafo 1).

21. El referido artículo 3 establece, en segundo lugar, en qué casos se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador (artículo 4, párrafo 2). En tercer lugar, se indica que los términos porteador o consignatario para los efectos de ese artículo incluirán a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente (artículo 4, párrafo 3).

22. El artículo 5 de las Reglas de Hamburgo desarrolla el fundamento de la responsabilidad. Al respecto, se establece que el porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia (artículo 5, párrafo 1).

23. Adicionalmente, se establece que hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado (artículo 5, párrafo 2). Por su parte, el titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas



perdidas si no han sido entregadas conforme a lo establecido en el artículo 4 de las Reglas de Hamburgo dentro de un plazo de sesenta días (artículo 5, párrafo 3).

24. El referido artículo 5 continúa desarrollando los casos en los que el porteador será responsable y señala que, en caso de incendio a bordo, si el reclamante o el porteador lo desean se realizará una investigación de la causa y las circunstancias del incendio (artículo 5, párrafo 4). También se regulan los casos de transporte de animales vivos, casos que ocurrieron para el salvamento de vidas humanas y supuestos de culpa o negligencia (artículo 5, numerales 5, 6 y 7, respectivamente).

25. En el artículo 6 se señala los límites de la responsabilidad del porteador por los perjuicios referidos en el artículo 5. Sobre el particular, se establecen límites utilizando como medida un determinado número de unidades de cuenta por bulto o por kilogramo de peso bruto cuando se trate de pérdida o daño de las mercancías. En caso de retraso, el límite se establece sobre la base del flete que deba pagarse por las mercancías que sufrieron retraso (artículo 6, párrafo 1). Entre otras cuestiones, en el mismo artículo se establece que el porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad mayores a los establecidos en el instrumento internacional bajo análisis (artículo 6, párrafo 4).

26. El artículo 7 señala que las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en las Reglas de Hamburgo serán aplicables independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, extracontractual o en otra causa (artículo 7, párrafo 1). En casos en los que la acción se ejercite contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad previstos en el instrumento internacional (artículo 7, párrafo 2).

27. En el artículo 8 de las Reglas de Hamburgo se establece que el porteador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso (artículo 8, párrafo 1). Lo mismo se aplica para el empleado o agente del porteador (artículo 8, párrafo 2).

28. El artículo 9 se refiere a la carga sobre cubierta y establece el porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con el acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes (artículo 9, párrafo 1). En caso se haya convenido el transporte de mercancías sobre cubierta, el porteador deberá incluir una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. En caso contrario, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el cual no podrá invocarse contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe (artículo 9, párrafo 2).

29. En los casos en los que no se haya cumplido lo establecido en los párrafos 1 y 2 del artículo 9, el porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o el artículo 8 de las Reglas de Hamburgo, según corresponda (artículo 9, párrafo 3). El transporte de mercancías sobre cubierta en contra de lo pactado a efectos de realizarlo bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.



30. El artículo 10 se refiere a la responsabilidad del porteador y del porteador efectivo. Sobre el particular, cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte (artículo 10, párrafo 1). A su vez, todas las disposiciones de las Reglas de Hamburgo aplicables a la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado (artículo 10, párrafo 2).

31. El mismo artículo 10 se refiere a los acuerdos especiales que celebre el porteador para asumir obligaciones o renunciar a derechos conferidos por las Reglas de Hamburgo (artículo 10, párrafo 3). Se señala también que en la medida que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria (artículo 10, párrafo 4). A su vez, la cuantía total de las sumas exigibles al porteador, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no podrán exceder los límites de responsabilidad establecidos en las Reglas de Hamburgo (artículo 10, párrafo 5). Tales disposiciones se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo (artículo 10, párrafo 6).

32. El artículo 11 de las Reglas de Hamburgo se refiere al transporte directo. Sobre dicha materia, cuando en un contrato se establezca que el mismo será ejecutado por una persona distinta del porteador, tal contrato podrá estipular que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso, con determinadas limitaciones (artículo 11, párrafo 1). A su vez, el porteador efectivo será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causado por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia (artículo 11, párrafo 2).

33. El artículo 12 de las Reglas de Hamburgo contiene una norma general sobre la responsabilidad del cargador. Según tal norma, el cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, salvo que tal pérdida o daño hayan sido causado por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Lo mismo se aplica *mutatis mutandis* a la responsabilidad de los empleados o agentes del cargador.

34. El artículo 13 contiene las normas especiales relativas a las mercancías peligrosas. Sobre el particular, corresponderá al cargador señalar de manera adecuada con marcas o etiquetas a las mercancías peligrosas (artículo 13, párrafo 1). También deberá informar al porteador o al porteador efectivo sobre el carácter peligroso de tales mercancías y de las precauciones que deban adoptarse. También se detallan las consecuencias en caso no realice el cargador lo antes indicado y otras disposiciones relacionadas (artículo 13, párrafos 2, 3 y 4).

35. El artículo 14 de las Reglas de Hamburgo se refiere a la emisión del conocimiento de embarque, lo cual corresponde al porteador (artículo 14, párrafo 1). El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada por el porteador y se considerará que el conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque ha sido firmado por el porteador (artículo 14, párrafo 2). A su vez, la firma del conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del Estado en que se emita el conocimiento de embarque (artículo 14, párrafo 3).

36. El artículo 15 regula el contenido del conocimiento de embarque, el cual deberá consignar datos como la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, el estado aparente de las mercancías, el nombre y el establecimiento principal del porteador, el nombre del cargador, el nombre del consignatario, el puerto de carga, entre otros.



37. Por su parte, el artículo 16 de las Reglas de Hamburgo se refiere a las reservas y valor probatorio del conocimiento de embarque. Sobre el particular, el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque puede incorporar en dicho documento una reserva en la que especifique las inexactitudes, sospechas o la falta de medios razonables para verificar que la información contenida es cierta (artículo 16, párrafo 1). Si no se incorpora en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado que las mercancías estaban en buen estado aparente (artículo 16, párrafo 2). También se regula la presunción que opera en caso no se haya hecho una reserva según lo indicado previamente, así como el caso en el que el conocimiento de embarque no especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario (artículo 16, párrafos 3 y 4, respectivamente).

38. Respecto de las garantías proporcionadas por el cargador, el artículo 17 de las Reglas de Hamburgo establece que se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para el conocimiento de embarque (artículo 17, párrafo 1). Se regula también la carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se compromete a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque (artículo 17, párrafos 2, 3 y 4).

39. Según el artículo 18, en caso el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque como prueba del recibo de las mercancías a transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

40. El artículo 19 de las Reglas de Hamburgo se refiere al aviso de pérdida, daño o retraso. Sobre el particular, salvo que el consignatario de por escrito aviso de pérdida o daño dentro de cierto plazo, el hecho de poner las mercancías en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen en el documento de transporte o, de no existir tal documento, en buen estado (artículo 19, párrafo 1).

41. En el mismo artículo 19 también se regulan cuestiones como las pérdidas o daños no aparentes (artículo 19, párrafo 2), los casos de exámenes o inspecciones conjuntos por las partes (artículo 19, párrafo 3), las facilidades que se brindarán el porteador y el cosignatario para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos (artículo 19, párrafo 4), entre otros.

42. El artículo 20 establece normas para la prescripción de las acciones. Sobre el particular, se señala que toda acción relativa al transporte de mercancías prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años (artículo 20, párrafo 1), el cual comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas (artículo 20, párrafo 2). Cabe resaltar que el día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo (artículo 20, párrafo 3).

43. El mismo artículo 20 establece que la persona contra la cual se dirige una reclamación podrá prorrogar el plazo de prescripción mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración o declaraciones (artículo 20, párrafo 4). Esta acción de repetición puede ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que incoe el procedimiento (artículo 20, párrafo 5).



44. El artículo 21 de las Reglas de Hamburgo contiene nombre sobre jurisdicción. Según dicho artículo, en todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías, el demandante podrá a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado; el lugar de celebración del contrato; el puerto de carga o el puerto de descarga; o cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo (artículo 21, párrafo 1).

45. Adicionalmente, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional (artículo 21, párrafo 2).

46. El mismo artículo 21 precisa que no podrá incorporarse ningún procedimiento judicial en un lugar distinto a los especificados en los párrafos 1 o 2 de este artículo. Sin embargo, ello no será obstáculo a la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares (artículo 21, párrafo 3). En caso se haya ejercido una acción ante un tribunal competente o este haya dictado un fallo, no podrá iniciar ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas (artículo 21, párrafo 4).

47. Finalmente, dicho artículo señala que surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción (artículo 21, párrafo 5).

48. El artículo 22 de las Reglas de Hamburgo, sobre arbitraje, establece que las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías sea sometida a arbitraje (artículo 22, párrafo 1). Sin embargo, el porteador no podrá invocar tal estipulación contra el tenedor si el conocimiento de embarque no contiene una cláusula expresa que indique que la estipulación sobre arbitraje será obligatoria para el tenedor (artículo 22, párrafo 2). El mismo artículo regula dónde se podrá incoar el procedimiento arbitral, que el árbitro o árbitros aplicarán las Reglas de Hamburgo (artículo 22, párrafos 3 y 4, respectivamente), así como otras disposiciones complementarias.

49. El artículo 23 de las Reglas de Hamburgo se refiere a las estipulaciones contractuales. Sobre el particular, se señala que toda estipulación del contrato de transporte marítimo, conocimiento de embarque o cualquier otro documento que pruebe el contrato, será nula y sin efecto en caso se aparte directa o indirectamente de las propias Reglas de Hamburgo (artículo 23, párrafo 1). A su vez, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de las Reglas de Hamburgo (artículo 23, párrafo 2).

50. También se establece en dicho artículo 23 que los conocimientos de embarque u otros documentos que hagan prueba del contrato de transporte marítimo deberán incluir una declaración en el sentido que el transporte estará sujeto a las Reglas de Hamburgo, según las cuales es nula toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario (artículo 23, párrafo 3).

51. El mismo artículo refiere que en caso el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular toda la pérdida,



daño de las mercancías o retraso en su entrega. Además, pagará una indemnización por los gastos que el titular haya efectuado para hacer valer su derecho, los cuales se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento (artículo 24, párrafo 4).

52. El artículo 24 de las Reglas de Hamburgo estipula que ninguna de sus disposiciones impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en legislación nacional (artículo 24, párrafo 1). A excepción del artículo 20 antes referido, las disposiciones relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento (artículo 24, párrafo 2).

53. El artículo 25 señala que las Reglas de Hamburgo no modificarán los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes, establecidos en los convenios internacionales o leyes nacionales referidas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima (artículo 25, párrafo 1). Asimismo, lo dispuesto en los artículos 21 y 22 no impedirán la aplicación de disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral relativas a cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio (artículo 25, párrafo 2).

54. El mismo artículo 25 señala expresamente que no se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones de las Reglas de Hamburgo por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño en virtud de determinados tratados y otras normas (artículo 25, párrafo 3). Además, no se incurrirá en responsabilidad por la pérdida, daño o retraso de la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje (artículo 25, párrafo 4).

55. También se establece que las Reglas de Hamburgo no impedirán la aplicación por los Estados contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente instrumento y se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo (artículo 25, párrafo 5).

56. El artículo 26 de las Reglas de Hamburgo aclara que la unidad de cuenta a la que se refiere el artículo 6 es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional (artículo 26, párrafo 1). Dicho artículo también contiene disposiciones para los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional (artículo 26, párrafo 2), entre otras.

57. En el artículo 27 se designa al Secretario General de las Naciones Unidas como depositario de las Reglas de Hamburgo.

58. El artículo 28 establece que las Reglas de Hamburgo estuvieron abiertas a firma hasta el 30 de abril de 1979 en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York (artículo 28, párrafo 1). El instrumento internacional está abierto a la ratificación, aceptación o aprobación de los Estados signatarios (artículo 28, párrafo 2). Después del 30 de abril de 1979, las Reglas de Hamburgo están abiertas a la adhesión de todos los Estados que no sean signatarios (artículo 28, párrafo 3). Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán ante el Secretario General de las Naciones Unidas (artículo 28, párrafo 4).



59. El artículo 29 prohíbe que se formulen reservas respecto de las Reglas de Hamburgo.

60. Según el artículo 30, las Reglas de Hamburgo entraron en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión (artículo 30, párrafo 1). A su vez, para los Estados que manifiesten su voluntad de obligarse por las Reglas de Hamburgo luego que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, las Reglas de Hamburgo entrarán en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año desde la fecha en la que se depositó el respectivo instrumento (artículo 30, párrafo 2).

61. También se establece que cada Estado contratante aplicará las Reglas de Hamburgo a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de su entrada en vigor o después de esa fecha (artículo 30, párrafo 3).

62. El artículo 31 de las Reglas de Hamburgo se refiere a la denuncia de otros convenios. En primer lugar, se establece que todo Estado que pase a ser contratante de las Reglas de Hamburgo y que sea parte de las Reglas de La Haya, deberá notificar al Gobierno de Bélgica, depositario de este último, su denuncia de las Reglas de La Haya, la cual surtirá efecto a partir de la fecha en que las Reglas de Hamburgo entren en vigor respecto de ese Estado (artículo 31, párrafo 1).

63. En segundo lugar, en el artículo 31 se establece que cuando las Reglas de Hamburgo entren en vigor, su depositario deberá notificar ello al Gobierno de Bélgica, así como la relación de Estados contratantes respecto de los cuales las Reglas de Hamburgo han entrado en vigor (artículo 31, párrafo 2). En tercer lugar, se señala que las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 31 se aplican también a los Estados que sean partes del Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modificó las Reglas de La Haya (artículo 31, párrafo 3). Cabe indicar que el Perú no es parte de dicho Protocolo.

64. Adicionalmente, se establece que todo Estado podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia de las Reglas de La Haya y del antes referido Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo (artículo 31, párrafo 4).

65. El artículo 32 de las Reglas de Hamburgo se refiere a su revisión y enmienda, lo cual podrá ocurrir como consecuencia de una conferencia convocada por el depositario (artículo 32, párrafo 1). Adicionalmente, se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda a las Reglas de Hamburgo se aplicará las Reglas de Hamburgo en su versión enmendada (artículo 32, párrafo 2).

66. El artículo 33 contiene diversas disposiciones sobre la revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria empleadas en las Reglas de Hamburgo, lo cual podrá realizarse como consecuencia de una conferencia convocada por el depositario a solicitud de la cuarta parte, por lo menos, de los Estados contratantes.

67. Por su parte, el artículo 34 de la Reglas de Hamburgo se refiere a su denuncia, lo cual podrá realizar todo Estado contratante mediante una notificación hecha por escrito al depositario (artículo 34, párrafo 1). Tal denuncia surtirá efectos el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Sin embargo, el Estado que formule



la denuncia podrá indicar en su notificación que esta surtirá efectos en un plazo más largo artículo 34, párrafo 2).

68. Finalmente, en los últimos párrafos de las Reglas de Hamburgo se señala que sus textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos y se coloca la fórmula usual que indica que los plenipotenciarios infrascritos firmaron el instrumento internacional.

V. CALIFICACIÓN

69. Las Reglas de Hamburgo tienen la naturaleza jurídica de tratado. Se concluye ello, pues cumplen con los elementos de la definición consuetudinaria de tratado. Algunos elementos de esta definición general se encuentran reflejados en el artículo 2, numeral 1, literal a, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 de la cual el Perú es parte.⁵

70. Se afirma lo anterior, en tanto que las Reglas de Hamburgo constituyen un acuerdo entre dos o más Estados, destinado a establecer derechos y obligaciones entre los mismos (por ejemplo, lo establecido en sus artículos 4, 5 y 6, entre otros) en virtud del ordenamiento jurídico internacional.

VI. OPINIONES TÉCNICAS

71. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) y de la Dirección de Promoción Comercial de la Dirección General de Promoción Económica del Ministerio de Relaciones Exteriores, las cuales han sido remitidas en el marco de sus competencias.

- Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC)

72. Mediante el oficio N° 188-2020-MTC/02 del 22 de octubre de 2020, el MTC remitió el informe N° 072-2020-MTC/18.03 de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, de la misma fecha, en el que consta la opinión técnica favorable de dicha institución.

73. En el referido informe el MTC señala que, con el transcurrir de los años, la práctica demostró que el régimen establecido por las Reglas de La Haya "impone una desproporcionada distribución de responsabilidades" y que "algunas disposiciones resultan ambiguas o inciertas al momento de su aplicación (punto 2.45 del informe). De igual manera, se precisa que con el paso de tiempo "las Reglas de La Haya se volvieron inadecuadas para la evolución de las condiciones tecnológicas y las prácticas relativas al transporte marítimo" (punto 2.46 del informe).

74. En ese sentido, el MTC señala que "es importante pasar de la aplicación del sistema 'gancho a gancho' que se aplica con las Reglas de La Haya, a las Reglas de Hamburgo que considera el transporte marítimo 'de puerto a puerto'" (punto 2.50 del informe).

⁵ Ngyuen, Quoc Dinh, Patrick Daillier, Mathias Forteau y Alain Pellet. *Droit international public*, 8a ed. Paris: L.G.D.J., 2009, p. 132. Aust, Anthony. *Modern Treaty Law and Practice*, 3a ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2014, p. 14.



75. De igual manera, el MTC precisa que "es conveniente" la aplicación de un régimen internacional "más actualizado como el régimen de las Reglas de Hamburgo", tomando en cuenta "la evolución comercial que sucede en el Perú". Lo anterior incluye contar con constantes mejoras, entre otros, "con el régimen normativo que impulse una mayor competitividad en [aras] de sostener el crecimiento comercial del Perú" (punto 2.53 del informe).

76. Posteriormente, el MTC añade que las Reglas de Hamburgo permitirán armonizar la reglamentación nacional sobre el transporte marítimo internacional de mercancías, un "régimen que, a la fecha, (...) es regido por las Reglas de La Haya y [que] se ha visto flexibilizado por diferente normativa interna" (punto 2.60 del informe).

77. También se señala que las Reglas de Hamburgo ofrecen "un régimen de responsabilidad más equilibrado en beneficio de los cargadores", lo cual según el MTC "es compatible con la posición de Perú como país que se beneficia con el flujo de mercancías; es decir, se beneficiará a los exportadores e importadores de mercancías" (punto 2.61 del informe).

78. De igual manera, se indica que las Reglas de Hamburgo, adicionalmente al régimen de responsabilidad del portador, ofrecen "otras disposiciones en beneficio de los cargadores", tales como los "mecanismos de solución de controversias, la extensión del plazo para la prescripción de la acción, la flexibilidad de las notificaciones por escrito", entre otros (punto 2.62 del informe).

79. En el referido informe, el MTC destaca que las Reglas de Hamburgo "favorecerán la transparencia en el mercado a través del impulso de la competencia entre los prestadores de los servicios involucrados en el transporte marítimo" (punto 2.63 del informe).

80. El MTC también resalta que las Reglas de Hamburgo coadyuvarán "en la previsibilidad de la estructura de los costos para la importación y exportación de mercancías, a partir de la extensión de la responsabilidad del porteador", así como "facilitando la información relativa a los servicios que se prestan en la cadena logística marítima portuaria respecto de aquellos servicios complementarios y conexos al contrato de transporte internacional de mercancías" (punto 2.64 del informe).

81. Respecto de la compatibilidad de las Reglas de Hamburgo con el ordenamiento jurídico nacional, el MTC en su Informe analizar diversas normas internas peruanas y afirma que la responsabilidad del porteador de las Reglas de Hamburgo "basado en la presunción de culpa o negligencia y su extensión al régimen del 'puerto a puerto' concuerda con la responsabilidad del porteador del Código Civil, del Código de Comercio y de la Ley General de Aduanas" (punto 2.82 del informe).

82. Sobre la base de lo anterior, el MTC "concluye que la legislación nacional es compatible con las Reglas de Hamburgo" (punto 2.84 del informe). Ello resulta relevante en tanto el MTC no considera que las Reglas de Hamburgo exijan la modificación o derogación de alguna ley, o que se requiera de medidas legislativas para su ejecución. En esa línea, el MTC estima que "las Reglas de Hamburgo no están



contempladas en las materias del Artículo 56 de la Constitución" (punto 2.92 del informe).

83. Posteriormente, el MTC señala que el Perú es un país que "eminentemente se enriquece con el flujo de mercancías", en ese sentido, las Reglas de Hamburgo, "al equilibrar al régimen de responsabilidad entre los actores que participan en el contrato de transporte marítimo", favorecerán al Estado peruano "en tanto beneficiará a sus exportadores e importadores" (punto 3.5 del informe).

84. El MTC también afirma que "las Reglas de Hamburgo contribuirán con la transparencia en el mercado toda vez que fomentará la competencia entre los prestadores de servicios involucrados en el transporte de mercancías". En esa línea, se añade que "se contribuirá con la previsibilidad de la estructura de costos en beneficio de los importadores y exportadores de mercancías". Adicionalmente, el instrumento internacional "coadyuvará en promover la competitividad de los servicios de transporte, política que orienta las acciones del MTC" (punto 3.6. del informe).

85. Teniendo en cuenta lo anterior, el MTC "recomienda solicitar al Ministerio de Relaciones Exteriores iniciar a la brevedad posible el procedimiento de perfeccionamiento interno" de las Reglas de Hamburgo "con miras a concretar la adhesión del Estado peruano" (punto 4.1 del informe).

- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR)

86. Mediante el oficio N° 016-2021-MINCETUR/VMCE/DGFCE del 1 de febrero de 2021, el MINCETUR remitió el informe N° 001-2021-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE-IHP de la Dirección de Facilitación del Comercio Exterior, de la misma fecha, el cual contiene la opinión técnica de dicha institución.

87. En el referido informe se precisa que las Reglas de Hamburgo "establecen un marco normativo más moderno" con relación "al régimen de responsabilidad previsto en las Reglas de La Haya, el que contiene una lista de circunstancias que eximen al porteador de responsabilidad si la pérdida o daño resultan de una falta de navegación o administración del buque" (punto 3.7 del Informe).

88. Se añade que "a lo largo de los años existió una crítica a las Reglas de La Haya respecto a la atribución injusta de responsabilidades que favorecían en gran medida a los porteadores a expensas de los cargadores". Además, "diversas disposiciones de las Reglas de La Haya se consideran ambiguas e inciertas, lo que contribuye a elevar los costos de transporte e incrementar los riesgos a cargo de los cargadores" (punto 3.8 del Informe).

89. En relación con lo anterior, el MINCETUR resalta diversos aspectos de las Reglas de Hamburgo que son más favorables en comparación con las Reglas de La Haya (punto 3.9 del informe). En particular, se señala que a diferencia de las Reglas de La Haya "que se aplican solo cuando se emite un conocimiento de embarque, las Reglas de Hamburgo son aplicables se haya emitido o no el referido documento; por ejemplo, cuando se emiten documentos de transporte no negociables".



90. De igual manera, refiere que las Reglas de Hamburgo "son aplicables de producirse la pérdida o daño de la mercancía mientras está bajo la custodia del porteador antes de la carga y con posterioridad a la descarga en el puerto de origen y destino"; ello difiere, señala el MINCETUR, de las Reglas de La Haya "que se aplican de 'gancho a gancho'".

91. Adicionalmente, las "Reglas de Hamburgo no prevén las cláusulas de exención contenidas en las Reglas de La Haya que liberan al porteador de responsabilidad". Un ejemplo de ello "es la exención 'por falsa náutica' o aquella que libera al porteador de responsabilidad en caso de pérdida o daño resultante de un falta de navegación o administración del buque".

92. Otra diferencia, precisa MINCETUR, es que las Reglas de Hamburgo "permiten que el porteador transporte mercancías sobre cubierta, no solo si las partes convienen en ello sino cuando se haga de conformidad con los usos de comercio o lo permitan las disposiciones legales".

93. En el caso de la responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía, el MINCETUR señala que ello no es regulado en las Reglas de La Haya pero sí está contemplado en las Reglas de Hamburgo. Tampoco se regula en las Reglas de La Haya la responsabilidad del porteador efectivo, lo cual sí se encuentra contemplado en las Reglas de Hamburgo.

94. También se resalta que las Reglas de Hamburgo "detallan la información que debe figurar en el conocimiento de embarque, sin embargo, la omisión de los datos no afecta a la naturaleza jurídica del documento"; lo anterior, señala el MINCETUR "no está regulado en las Reglas de La Haya".

95. Las Reglas de Hamburgo, se precisa también en el informe del MINCETUR, "establecen que, si el porteador no hace constar el estado aparente de las mercancías en el conocimiento de embarque, se considerará que las mercancías estaban en buen estado aparente", algo que, se señala, es un tema que no fue "precisado en las Reglas de La Haya".

96. El MINCETUR también resalta que las Reglas de Hamburgo "contienen disposiciones que regulan los procedimientos tanto judiciales como arbitrales, lo cual no se ha establecido en las Reglas de La Haya". De igual manera, las Reglas de Hamburgo "exigen que los procedimientos judiciales o arbitrales se inicien en uno de los lugares especificados".

97. Por otro lado, el MINCETUR resalta que las Reglas de Hamburgo no afectan el "proceso de modernización del comercio exterior" interno del Perú, toda vez que desarrollan "materias distintas a las previstas en las normas que ha emitido el Poder Ejecutivo como parte" de dicho proceso (punto 3.27 del informe).

98. Sin perjuicio de lo anterior, el MINCETUR señala que "existe un moderno Convenio sobre transporte internacional de mercancías", el cual "incluye materias propias del proceso de modernización llevado a cabo en los últimos años, como es el 'Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de



mercancías total o parcialmente marítimo' o 'Reglas de Rotterdam'. Sin embargo, el propio MINCETUR señala que "solo 4 de 20 países que se requieren para su entrada en [vigor] han ratificado el Convenio". En tal sentido, dicho tratado no será aplicable en el futuro cercano, por lo que actualmente no atiende las necesidades del Perú.⁶

99. Teniendo en cuenta todo lo anterior, el MINCETUR concluye que la adhesión de las Reglas de Hamburgo "no afectaría el proceso de modernización del comercio exterior, que viene liderando el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo" (punto 4.3 del Informe).

- Dirección de Promoción Comercial de la Dirección General de Promoción Económica del Ministerio de Relaciones Exteriores

100. Mediante el memorándum PCO000092021 del 10 de febrero de 2021, la Dirección de Promoción Comercial de la Dirección General de Promoción Económica del Ministerio de Relaciones Exteriores emitió su opinión técnica favorable.

101. Al respecto, la referida Dirección señala que comparte lo expresado en las opiniones favorables del MTC y el MINCETUR. En tal sentido, estima que es conveniente "concretar la adhesión de nuestro país a las Reglas de Hamburgo", las cuales se adecúan más "a las necesidades actuales" y aseguran "una mejor distribución de las responsabilidades en el transporte de las mercaderías, en beneficio de nuestros exportadores e importadores".

102. Se añade que las Reglas de Hamburgo propician "una mayor competitividad en ese sector con una mayor transparencia en la estructura de costos del servicio del transporte marítimo".

103. Otro aspecto muy relevante de la opinión de la referida Dirección es que se requiere "concretar la adhesión de nuestro país" a las Reglas de Hamburgo, las cuales contienen "un régimen internacional vigente sobre esta materia más acorde a las necesidades actuales de ese sector, antes que entre en efecto la denuncia de las Reglas de La Haya".

104. Respecto de lo anterior, se añade que "conforme se estipula en su artículo 31", las Reglas de Hamburgo prevén que la denuncia de las Reglas de La Haya surtan efectos al pasar a ser el Perú Estado contratante de las Reglas de Hamburgo; es decir, "durante ese lapso se extendería la vigencia de la normatividad anterior, que en nuestro caso son las Reglas de La Haya". En otras palabras, se requerirá invocar el párrafo 1 del artículo 31 de las Reglas de Hamburgo. En tal sentido, cuando el Perú se vuelva Estado contratante de dicho tratado, se deberá comunicar al Gobierno de Bélgica, depositario de las Reglas de La Haya, que la denuncia de este último tratado surtirá efectos cuando entre en vigor para el Perú las Reglas de Hamburgo.



⁶ A la fecha, son cinco los Estados que han manifestado su voluntad en obligarse por las Reglas de Rotterdam de 2008. Ver: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-8&chapter=11&clang=_en. Último acceso el 13 de febrero de 2021.

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

105. Luego del estudio y análisis correspondiente, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978" adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978, también conocido como las Reglas de Hamburgo, se encuentra comprendido en el supuesto de hecho previsto en el primer párrafo del artículo 57° de la Constitución Política del Perú, en tanto que el mismo no versa sobre ninguna de las materias reguladas en el artículo 56° de dicha Constitución ni afecta disposiciones constitucionales que ameriten una vía distinta.

106. En efecto, las Reglas de Hamburgo se refieren al transporte marítimo de mercancías, a la responsabilidad del porteador y del cargador, a la carga sobre cubierta, a los documentos de transporte y a otras cuestiones relacionadas. En tal sentido, las Reglas de Hamburgo no versan sobre derechos humanos, sobre soberanía, dominio o integridad del Estado, sobre defensa nacional ni contienen obligaciones financieras para el Estado peruano. Asimismo, el hecho que las Reglas de Hamburgo sean compatibles con la legislación nacional y que no sean necesarias medidas legislativas para su implementación permite concluir que tampoco versan sobre asuntos como la creación, modificación o supresión de tributos, ni exigen la modificación, o derogación de una ley, ni tampoco requieren de medidas legislativas para su ejecución.

107. Por tales consideraciones, se concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno de Las Reglas de Hamburgo es la que prescribe el primer párrafo del artículo 57° y el artículo 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú, así como por lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647. Dichas normas facultan al Presidente de la República a ratificar directamente tratados mediante decretos supremos sin el requisito de la aprobación previa del Congreso de la República, cuando éstos no aborden las materias contempladas en el artículo 56° de la Constitución Política del Perú.

108. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar internamente el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978" adoptado en Hamburgo, República Federal de Alemania, el 31 de marzo de 1978.

Lima, 15 de febrero de 2021


Elizabeth González Porturas
Ministra
Directora General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores



CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL
TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978

Preámbulo

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE CONVENIO,
HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas
relativas al transporte marítimo de mercancías,
HAN DECIDIDO celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo
siguiente:

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio:

1. Por "porteador" se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por "porteador efectivo" se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.

3. Por "cargador" se entiende 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 toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.

4. Por "consignatario" se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.

5. El término "mercancías" comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercancías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.

6. Por "contrato de transporte marítimo" se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato



que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio sólo por lo que respecta al transporte marítimo.

7. Por "conocimiento de embarque" se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.

8. La expresión "por escrito" comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que:

- a) el puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o
- b) el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o
- c) uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante, o
- d) el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante, o
- e) el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos de fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.



4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este artículo.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador

- a) desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
 - i) del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
 - ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas;
- b) hasta el momento en que las haya entregado:
 - i) poniéndolas en poder del consignatario; o
 - ii) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
 - iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, los términos "porteador" o "consignatario" designan también a los empleados o agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.



Artículo 5. Fundamento de la responsabilidad

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4 dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguientes a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.

4. a) El porteador será responsable

i) de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes;

ii) de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevenido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.

b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reclamante o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con las prácticas del transporte marítimo y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante que lo soliciten.

5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio



el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provengan de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable, salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurren con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 6. Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) y b) de este párrafo excederá del límite determinado en virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos del apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:



a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.

4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

Artículo 7. Aplicación a reclamaciones extracontractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.



Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 9. Carga sobre cubierta

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta sólo si ello está en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos del comercio de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.

2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar, en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.

4. El transporte de mercancías sobre cubierta en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.



Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio. Respecto del transporte que sea ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.

2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 si se ejercita una acción contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o renuncie a derechos conferidos por el presente Convenio surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si éste lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban



bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderá al porteador.

2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

PARTE III. RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.

2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:



a) el cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y

b) las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.

4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas, si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. Emisión del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.



Artículo 15. Contenido del documento de embarque

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

a) la naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;

b) el estado aparente de las mercancías;

c) el nombre y el establecimiento principal del porteador;

d) el nombre del cargador;

e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;

f) el puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

g) el puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;

h) el número de originales del conocimiento de embarque, si hubiere más de uno;

i) el lugar de emisión del conocimiento de embarque;

j) la firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;

k) el flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

l) la declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;

m) la declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubiertas;

n) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y

o) todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque "embarcado" al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si



el porteador lo solicita, devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque "embarcado". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque "embarcado", el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contine toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque "embarcado".

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

Artículo 16. Conocimientos de embarque: reservas y valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuiles se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este artículo y en la medida de tal reserva:

a) el conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque "embarcado", ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque; y



b) no se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.

4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demoras en el puerto de carga que deba hacer el consignatario, establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demoras. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la falta de tal indicación en el conocimiento de embarque.

Artículo 17. Garantías proporcionadas por el cargador

1. Se considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.

2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la



reserva omitida se refiere a datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.

4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

PARTE V. RECIAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.



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

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador efectivo.

7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador o el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o a una persona que actúe en nombre del cargador ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.



4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal está situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:

- a) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
- b) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
- c) el puerto de carga o el puerto de descarga; o
- d) cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

2. a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejercitarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúa el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional. Sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá prestar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.



b) El tribunal del puerto o lugar del embargo resolverá toda cuestión relativa a la prestación de la fianza.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 ó 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 ó 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento;

b) a los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción;

c) a los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de transporte marítimo en el que se designe el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.

2. Cuando el contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.



3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:

- a) un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:
 - i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado; o
 - ii) el lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
 - iii) el puerto de carga o el puerto de descarga; o
- b) cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.

5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

PARTE VI. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.



3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que es aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Artículo 24. Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional.

2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja



únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a la aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

a) en virtud de la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendado por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, o

b) en virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativos al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

Artículo 26. Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de



giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en:

12.500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37,5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías.

3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.

4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

PARTE VII. CLAUSULAS FINALES

Artículo 27. Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.



Artículo 28. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.
2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 29. Reservas

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 30. Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
2. Para cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.
3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 31. Denuncia de otros convenios

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio declarando que ésta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.



2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

Artículo 32. Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes.

2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 33. Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Sólo si se produce un cambio importante en su valor real se modificarán esas cuantías.



2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.

3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.

4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.

5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.

6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 34. Denuncia

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.



HECHO en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.



Done at Hamburg,
on 31 March 1978,
in the name of

Fait à Hambourg,
le 31 mars 1978,
au nom

حررت في هامبورغ
يوم ٣١ آذار / مارس ١٩٧٨
باسم

1978年3月31日
以下列国家的名义
订于汉堡

Свершено в Гамбурге
31 марта 1978 года
от имени

Hecho en Hamburgo
el 31 de marzo de 1978
en nombre de

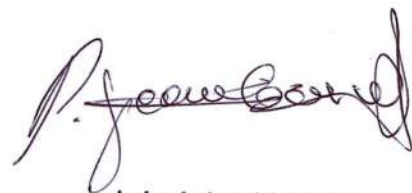
MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA FIEL DEL ORIGINAL"

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados
"Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el
código ML.PE.01.2021 y
consta de 26 páginas.

Lima,



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

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 fin, 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" comprende 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.

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

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 receptor se brindarán recíprocamente 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 transportador 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 Convención será nula, se tendrá por no hecha y sin efecto.

Una cláusula que cada 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-

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 administración 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 navegables;

(d) Caso fortuito;

(e) Actos bélicos;

(f) Actos de enemigos del orden público;

(g) Embargo o apremio de orden superior, autoridades pueblas, 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;

(k) Comociones o perturbaciones civiles;

(l) Salvataje o tentativas 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 efectos 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.

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 hubiesen 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, capitán o agente del transportador y el cargador, se podrá fijar una suma máxima distinta a la anotada en este inciso, siempre que tal maximum convencional 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 false 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 destruidas 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-

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 orden 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.

ARTICULO 7.

Ninguna disposición de la presente Convención prohíbe 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.

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 que se hubiesen adherido a ella.

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

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 excluidos 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.

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 denuncia 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 denuncia 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 fin 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.

rítimo de Mercancías¹⁶ y de que la Comisión ha aprobado el Reglamento de arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional¹⁷;

4. *Toma nota asimismo con satisfacción* de que un grupo de trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional ha preparado un proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías y de que dicho proyecto de convención ha sido transmitido a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas para que formulen sus observaciones;

5. *Acoge con beneplácito* la decisión de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de celebrar un segundo simposio internacional sobre derecho mercantil internacional en relación con su décimo período de sesiones, en 1977, y, dado que el simposio se financia mediante contribuciones voluntarias, insta a los gobiernos a que contribuyan a sufragar los costos del mismo;

6. *Recomienda* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional que:

a) Continúe su labor sobre los temas incluidos en su programa de trabajo;

b) Continúe su labor de capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional, teniendo en cuenta los intereses especiales de los países en desarrollo;

c) Mantenga estrecha colaboración con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y continúe colaborando con las organizaciones internacionales competentes en la esfera del derecho mercantil internacional;

d) Mantenga el enlace con la Comisión de Empresas Transnacionales en lo que se refiere a los problemas jurídicos sobre los que podría adoptar medidas;

e) Continúe prestando especial consideración a los intereses de los países en desarrollo y teniendo en cuenta los problemas especiales de los países sin litoral;

f) Mantenga en estudio su programa y métodos de trabajo con objeto de aumentar aún más la eficacia de su labor;

7. *Encarece* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional que siga teniendo en cuenta las disposiciones pertinentes de las resoluciones aprobadas por la Asamblea General en sus períodos extraordinarios de sesiones sexto y séptimo, que establecen las bases del nuevo orden económico internacional, teniendo presente la necesidad de que los órganos de las Naciones Unidas participen en la aplicación de esas resoluciones;

8. *Invita* a la Comisión de Empresas Transnacionales a que, si halla problemas jurídicos concretos en su programa de trabajo sobre los que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional pueda adoptar medidas, remita esos problemas a dicha Comisión para su examen;

9. *Acoge con beneplácito* la decisión de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de examinar en un futuro próximo su programa a largo plazo y, a este respecto, pide al Secretario General que invite a los gobiernos a que

presenten sus opiniones y sugerencias sobre dicho programa;

10. *Decide* que:

a) Las funciones de los miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional cuyos mandatos expiran el 31 de diciembre de 1976 se prolonguen hasta el último día anterior al inicio del período ordinario de sesiones anual de la Comisión en 1977 y que las funciones de los miembros de la Comisión cuyos mandatos expiran el 31 de diciembre de 1979 se prolonguen hasta el último día anterior al inicio del período ordinario de sesiones anual de la Comisión en 1980;

b) A partir de la elección de miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en el trigésimo primer período de sesiones de la Asamblea General, todos los Estados elegidos asuman sus funciones al comienzo del primer día del período ordinario de sesiones anual de la Comisión que se celebre después de su elección, y que sus mandatos expiren el último día anterior a la apertura del séptimo período ordinario de sesiones anual de la Comisión que se celebre después de su elección;

c) Los gobiernos de los Estados Miembros que no son miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional tendrán derecho a asistir a los períodos de sesiones de la Comisión y los de sus grupos de trabajo en calidad de observadores si lo solicitan;

11. *Pide* al Secretario General que remita a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional las actas de los debates celebrados en el trigésimo primer período de sesiones de la Asamblea General acerca del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones.

99a. sesión plenaria
15 de diciembre de 1976

31/100. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías

La Asamblea General,

Recordando su resolución 2205 (XXI) de 17 de diciembre de 1966, en virtud de la cual estableció la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y definió su objeto y atribuciones,

Habiendo examinado el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones¹⁸, que contiene el proyecto de artículos para un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías,

Advirtiendo que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional examinó y aprobó el proyecto de artículos tras tomar nota de las observaciones y comentarios formulados por los gobiernos, por el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y por organizaciones internacionales,

Tomando nota con reconocimiento de las observaciones de la Junta de Comercio y Desarrollo de la

¹⁶ *Ibid.*, Suplemento No. 17 (A/31/17), cap. IV, secc. C.
¹⁷ *Ibid.*, cap. V, secc. C.

¹⁸ *Ibid.*, Suplemento No. 17 (A/31/17).

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en el sentido de que la revisión del derecho del transporte marítimo de mercancías entraña el examen, no sólo de los aspectos jurídicos, sino también de los aspectos económicos y comerciales de ese transporte, y de que debe prestarse la debida consideración a estos aspectos en una conferencia internacional de plenipotenciarios¹⁹,

Convencida de que el comercio internacional es un factor importante en la promoción de las relaciones de amistad entre los Estados y de que la aprobación de un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías en el que se tuviera en cuenta los intereses legítimos de todos los Estados, en particular los de los países en desarrollo, se eliminaran las incertidumbres y ambigüedades que existen en las normas y prácticas relacionadas con los conocimientos de embarque y se estableciera una asignación equilibrada de riesgos entre el propietario de la carga y el porteador, contribuiría al desarrollo armonioso del comercio internacional,

1. *Expresa su reconocimiento* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por la valiosa labor realizada al preparar el proyecto de artículos para un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías;

2. *Decide* que en 1978 se convoque una conferencia internacional de plenipotenciarios en Nueva York, o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General reciba una invitación, para que examine la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorpore los resultados de su labor en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estime apropiados;

3. *Remite* a la conferencia el proyecto de artículos para un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, junto con los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales que preparará el Secretario General;

4. *Pide* al Secretario General que:

a) Distribuya el proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías²⁰, junto con los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales que él mismo preparará, a los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas para que formulen observaciones y propuestas;

b) Convoque la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías para que se reúna durante un período adecuado en 1978 en cualquiera de los lugares a que se refiere el párrafo 2 *supra*;

c) Disponga que se levanten actas resumidas de las actuaciones de las sesiones plenarias de la Conferencia y de las sesiones de los comités plenarios que ésta tenga a bien establecer;

d) Invite a todos los Estados a participar en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías;

e) Invite a los representantes de las organizaciones que hayan recibido una invitación permanente de la Asamblea General a participar en las reuniones y en

¹⁹ TD/B/C.4/153, anexo I.

²⁰ Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/31/17), cap. IV, secc. C.

los trabajos de todas las conferencias internacionales convocadas con su patrocinio, en calidad de observadores, de conformidad con la resolución 3237 (XXIX) de 22 de noviembre de 1974 de la Asamblea General;

f) Invite a los representantes de los movimientos de liberación nacional reconocidos en su región por la Organización de la Unidad Africana, en calidad de observadores, de conformidad con la resolución 3280 (XXIX) de 10 de diciembre de 1974 de la Asamblea General;

g) Invite a los organismos especializados, al Organismo Internacional de Energía Atómica, así como a los órganos de las Naciones Unidas interesados y a las organizaciones intergubernamentales regionales interesadas, a que se hagan representar en la Conferencia por observadores;

h) Señale a la atención de los Estados y de los demás participantes mencionados en los incisos d) a g) *supra* la conveniencia de que designen como representantes a personas especialmente competentes en la esfera que se examinará;

i) Presente a la Conferencia:

i) Todas las observaciones y propuestas recibidas de los gobiernos;

ii) Los documentos de trabajo y de antecedentes que preparen la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y otras organizaciones internacionales interesadas, teniendo en cuenta los aspectos jurídicos, económicos y de transporte marítimo del proyecto de Convenio;

iii) Los proyectos de disposiciones sobre aplicación, reservas y otras cláusulas finales, así como toda la documentación y todas las recomendaciones pertinentes relacionadas con los métodos de trabajo y los procedimientos;

j) Asegure que toda la documentación pertinente para la Conferencia se distribuya a todos los participantes en ella lo antes posible;

k) Tome las medidas apropiadas para que se disponga del personal y de las instalaciones y servicios adecuados necesarios para la Conferencia, teniendo presente que los aspectos jurídicos, económicos y navieros del transporte marítimo de mercancías deben ser debidamente examinados en ella.

99a. sesión plenaria
15 de diciembre de 1976

31/101. Informe del Comité de Relaciones con el País Huésped

La Asamblea General,

Habiendo examinado el informe del Comité de Relaciones con el País Huésped²¹,

1. *Acepta* las recomendaciones del Comité de Relaciones con el País Huésped que figuran en el párrafo 65 de su informe;

2. *Decide* que continúe la labor del Comité de Relaciones con el País Huésped, de conformidad con la resolución 2819 (XXVI) de 15 de diciembre de 1971

²¹ *Ibid.*, Suplemento No. 26 (A/31/26).



ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

1. La Asamblea General de las Naciones Unidas, habiendo examinado el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones, celebrado en 1976, que contenía un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, decidió, por su resolución 31/100 ds 15 de diciembre de 1976, que en 1978 se convocara una conferencia internacional de plenipotenciarios en Nueva York, o en cualquier otro lugar adecuado para el cual el Secretario General recibiera una invitación, para que examinara la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorporara los resultados de su labor en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estimara apropiados. Posteriormente, el Secretario General recibió y aceptó una invitación del Gobierno de la República Federal de Alemania para celebrar la conferencia en Hamburgo.

2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se celebró en Hamburgo, República Federal de Alemania, del 6 al 31 de marzo de 1978.

3. Estuvieron representados en la Conferencia los 78 Estados siguientes: Alemania, República Federal de; Argelia; Argentina; Australia; Austria; Bangladesh; Bélgica; Bolivia; Brasil; Bulgaria; Canadá; Colombia; Costa de Marfil; Cuba; Checoslovaquia; Chile; Dinamarca; Ecuador; Egipto; España; Estados Unidos de América; Filipinas; Finlandia; Francia; Gabón; Ghana; Grecia; Honduras; Hungría; India; Indonesia; Irán; Iraq; Irlanda; Italia; Jamaica; Japón; Kenya; Kuwait; Liberia; Madagascar; Malasia; Mauricio; México; Nigeria; Noruega; Omán; Países Bajos; Pakistán; Panamá; Perú; Polonia; Portugal; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; República Árabe Siria; República de Corea; República Democrática Alemana; República Socialista Soviética de Bielorrusia; República Socialista Soviética de Ucrania; República Unida del Camerún; República Unida de Tanzania; Rumania; Santa Sede; Senegal; Sierra Leona; Singapur; Suecia; Suiza; Tailandia; Trinidad y Tabago; Túnez; Turquía; Uganda; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; Venezuela; Yemen Democrático; Yugoslavia; y Zaire.

4. Un Estado, Guatemala, envió un observador a la Conferencia.

5. La Asamblea General pidió al Secretario General que invitara a los representantes de las organizaciones que hubiesen recibido una invitación permanente de la Asamblea General para participar en las reuniones y en los trabajos

de todas las conferencias internacionales convocadas con su patrocinio, en calidad de observadores, de conformidad con su resolución 3237 (XXIX) de 22 de noviembre de 1974; que invitara a los representantes de los movimientos de liberación nacional reconocidos en su región por la Organización de la Unidad Africana, en calidad de observadores, de conformidad con la resolución 3280 (XXIX) de 10 de diciembre de 1974 de la Asamblea General y que invitara a los organismos especializados, al Organismo Internacional de Energía Atómica, así como a los órganos de las Naciones Unidas interesados y a otras organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales interesadas, a que se hicieran representar en la Conferencia por observadores. Aceptaron esta invitación y estuvieron representadas en la Conferencia por observadores las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales:

Organismos especializados

Fondo Monetario Internacional

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental

Organos de las Naciones Unidas

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Comisión Económica para África

Otras organizaciones intergubernamentales

Comunidad del Caribe y Mercado de la Comunidad del Caribe

Consejo de Europa

Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril

Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos

Organizaciones no gubernamentales

Asociación Internacional de Armadores

Asociación Latino-Americana de Armadores

Cámara de Comercio Internacional

Cámara Internacional de Navegación Marítima

Comité Marítimo Internacional

Conferencia Marítima Internacional y del Báltico

Unión Internacional de Seguros de Transporte.

6. La Conferencia eligió Presidente al Sr. Rolf Herber (Alemania, República Federal de).

7. La Conferencia eligió Vicepresidentes a los representantes de los siguientes Estados: Argelia, Argentina, Australia, Bélgica, Canadá, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Filipinas, Grecia, Indonesia, Iraq, Italia, Nigeria, Pakistán,

Polonia, República Democrática Alemana, Senegal, Turquía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Venezuela.

8. La Conferencia estableció los siguientes órganos:

Mesa de la Conferencia

Presidente: El Presidente de la Conferencia
Miembros: El Presidente y los Vicepresidentes de la Conferencia y los Presidentes de la Primera y de la Segunda Comisión

Primera Comisión

Presidente: Sr. Mohsen Chafik (Egipto)
Vicepresidente: Sr. S. Suchorzewski (Polonia)
Relator: Sr. D. M. Low (Canadá)

Segunda Comisión

Presidente: Sr. D. Popov (Bulgaria)
Vicepresidente: Sr. Th. J. A. M. de Bruijn (Países Bajos)
Relator: Sr. N. Gueiros (Brasil)

Comité de Redacción

Presidente: Sr. R. K. Dixit
Miembros: Argentina, Australia, Ecuador, Estados Unidos de América, Francia, Hungría, India, Iraq, Japón, Kenya, Noruega, Perú, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, República Unida de Tanzania, Sierra Leona, Singapur y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Sra. Heliliah Haji Yusof (Malasia)
Miembros: Bangladesh, Canadá, Checoslovaquia, Ecuador, Estados Unidos de América, Madagascar, Malasia, Nigeria y República Árabe Siria.

9. El Secretario General de las Naciones Unidas estuvo representado por el Sr. Erik Suy, Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, del 6 al 11 de marzo y posteriormente por el Sr. Blaine Sloan, Director de la División de Asuntos Jurídicos Generales de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas. El Sr. Willem Vis, Jefe de la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional de la División de Asuntos Jurídicos Generales de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas actuó como Secretario Ejecutivo.

10. La Asamblea General, por su resolución 31/100, de 15 de diciembre de 1976, en la que se convocaba la Conferencia, remitió a ésta, como base para el examen del transporte marítimo de mercancías, el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías que figura en el capítulo IV del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (A/CONF.89/5), el texto de las disposiciones del proyecto relativas a la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales preparadas por el Secretario General (A/CONF.89/6 y Add.1 y 2), las observaciones y propuestas de los Gobiernos y organizaciones internacionales (A/CONF.89/7 y Add.1) y la recopilación analítica de esas observaciones y propuestas preparada por el Secretario General (A/CONF.89/8).

11. La Conferencia asignó a la Primera Comisión el texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y el proyecto de artículo sobre reservas que figuraba en el proyecto de disposiciones preparado por el Secretario General acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales. La Conferencia asignó a la Segunda Comisión el proyecto de disposiciones acerca de la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales, a excepción del proyecto de artículo sobre las reservas.

12. La Conferencia, basándose en los debates que constan en las actas resumidas de las sesiones plenarias (A/CONF.89/SR.1 a 10), en las actas resumidas (A/CONF.89/C.1/SR.1 a 37) y el informe (A/CONF.89/10) de la Primera Comisión, en las actas resumidas de la Segunda Comisión (A/CONF.89/C.2/SR.1 a 11) y en su propio informe (A/CONF.89/11), elaboró el CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978.

13. Ese Convenio, cuyo texto se reproduce en el anexo I de la presente Acta Final, fue adoptado por la Conferencia el 30 de marzo de 1978 y quedó abierto a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia el 31 de marzo de 1978.

Permanecerá abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York hasta el 30 de abril de 1979 y después de esa fecha quedará abierto a la adhesión, de conformidad con sus disposiciones.

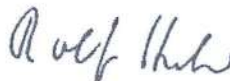
14. El Convenio queda depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

15. La Conferencia también llegó a un "Consenso" y aprobó una resolución, cuyos textos figuran asimismo en anexo a la presente Acta Final.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los representantes han firmado esta Acta Final.

Hecha en Hamburgo, República Federal de Alemania, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo ejemplar, cuyos textos árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Presidente



Secretario Ejecutivo



Done at Hamburg,
on 31 March 1978,
in the name of

Fait à Hambourg,
le 31 mars 1978,
au nom

حقوق فی هامبورگ
يوم ٣١ آذار/مارس ١٩٧٨
باسم

1978年3月31日
以下列国家的名义
订于汉堡

Свершилось в Гамбурге
31 марта 1978 года
от имени

Hecho en Hamburgo
el 31 de marzo de 1978
en nombre de

ANEXO I

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL
TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978

Prólogo

(Véase a continuación el texto de la Convención)

Anexo II

CONSENSO DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

Queda entendido que la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Esto significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.

Anexo III

RESOLUCION APROBADA POR LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías,

Tomando nota con reconocimiento de la amable invitación de la República Federal de Alemania para que se celebre la Conferencia en Hamburgo,

Conociendo de que los servicios facilitados a la Conferencia y la generosa hospitalidad que han brindado a los participantes el Gobierno de la República Federal de Alemania y la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo han contribuido en grado considerable al éxito de la Conferencia,

Expresa su gratitud al Gobierno y al pueblo de la República Federal de Alemania, y

Habiendo adoptado el Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías sobre la base de un proyecto de convenio preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional a solicitud de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo,

Expresa su gratitud a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo por su destacada contribución a la simplificación y armonización del derecho del transporte marítimo de mercancías,

Decide denominar el Convenio adoptado por la Conferencia "CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS, 1978", y

Recomienda que las normas enunciadas en ese Convenio se denominen "REGLAS DE HAMBURGO".



ROYAUME DE BELGIQUE
Service public fédéral
Affaires étrangères,
Commerce extérieur et
Coopération au Développement

Direction des Traités
nos références
J4/CD/Cir.1875/JUR.05.11.01/2020

**International Convention for the unification of certain rules of law relating to
bills of lading, signed at Brussels on 25 August 1924**

Denunciation by the Republic of Peru.

On the 19th day of May 2020 the notice of denunciation of the Republic of Peru relating to the above-mentioned international instrument, has been deposited with the Federal Public Service (FPS) Foreign Affairs, Foreign Trade and Development Cooperation of Belgium.

In accordance with the provisions of Article 15 of the Convention, the denunciation shall take effect in respect of the Republic of Peru on the **19th day of May 2021.**

Done at Brussels on the 19th day of May 2020 .



MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES

MUY URGENTE

P A M D MEMORÁNDUM (PCO) N° PCO00009/2021

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN COMERCIAL
Asunto : Solicitud de adhesión al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías" de 1978 (Reglas de Hamburgo)
Referencia : DGT202000051

P A M D L C 1

Como es de conocimiento de esa Dirección General, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) solicitó a esta Cancillería, mediante Oficio Nro. 028-2019-MTC/02 del 20 de enero de 2019, realizar el procedimiento correspondiente para concretar la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" de 1924 (en adelante, "Reglas de La Haya") con el propósito de proceder con la adhesión de nuestro país al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías" de 1978 (en adelante, "Reglas de Hamburgo").

Al respecto, luego de la publicación del Decreto Supremo 12-2020-RE, el 11 de mayo de 2020, esa Dirección General, a través de nuestra Embajada en Bruselas, cumplió con notificar a las autoridades competentes del Reino de Bélgica la denuncia de las Reglas de La Haya, quienes confirmaron que esa denuncia entrará en vigencia el 19 de mayo del presente año.

Posteriormente, en reuniones de coordinación, en las cuales estuvieron presentes funcionarios del MTC y Mincetur, así como de esa Dirección General y de esta oficina, se resaltó la importancia de concretar la adhesión de nuestro país a un régimen internacional vigente sobre esta materia que esté más acorde a las necesidades actuales de ese sector, antes que entre en efecto la denuncia de las Reglas de La Haya.

En ese sentido, atendiendo el pedido de esta Dirección, mediante Oficio Nro. 188-2020 del 22 de octubre del año pasado, el MTC cumplió con enviar a esta Cancillería el Informe Nro. 072-2020/18.03, mediante el cual sustenta la conveniencia de adherirnos a las Reglas de Hamburgo por cuanto asegura un mayor balance de responsabilidades entre todos los actores que participan en los contratos de transporte marítimo de mercancías, de acuerdo a los avances tecnológicos y logísticos alcanzados en ese sector en nuestro país, así como a una mayor previsibilidad de la estructura de costos en favor de nuestro empresariado, propiciando de esa manera una mayor competitividad en ese sector.

Del mismo modo, en respuesta a la consulta realizada por esta Dirección, el Mincetur comparte la misma posición, comunicada a través del Oficio Nro. 016-2021 e informe Nro. 01-2021, del 1 de febrero del año en curso, en el cual se asegura también que las Reglas de Hamburgo están acordes al proceso de modernización del comercio exterior que viene realizando ese Ministerio.

Para mayor detalle, se adjunta al presente los oficios e informes del MTC y del Mincetur arriba mencionados.

Cabe mencionar que, tal como indicaron los especialistas legales del MTC en la última reunión, las Reglas de Hamburgo entrarían en efecto dentro de nuestro ordenamiento jurídico un año después de culminarse con el proceso de adhesión a ese acuerdo. No obstante, conforme se estipula en su artículo 31, durante ese lapso se extendería la vigencia de la normatividad anterior, que en nuestro caso son las Reglas de La Haya.

Por lo expuesto, esta Dirección concuerda con las opiniones favorables de ambos Ministerios sobre la conveniencia de concretar la adhesión de nuestro país a las Reglas de Hamburgo, por cuanto se adecúa más a las necesidades actuales de ese sector y asegura una mejor distribución de las responsabilidades en el transporte de las mercaderías, en beneficio de nuestros exportadores e importadores; así como, propicia una mayor competitividad en ese sector con una mayor transparencia en la estructura de costos del servicio del transporte marítimo.

En ese sentido, considerando la opinión legal favorable de las entidades competentes sobre esa materia (MTC y Mincetur) en nuestro país, la cual es compartida por esta Dirección, se agradecerá a esa Dirección General proceder con las gestiones dirigidas a concretar la adhesión de nuestro país a las Reglas de Hamburgo, antes del 19 de mayo del año en curso, fecha en la cual entra en vigencia la denuncia de las Reglas de La Haya.

P A M D L C 1
Lima, 10 de February del 2021

P A M D L C 1



Adriana Lourdes Velarde Rivas
Ministra Consejera
Directora de Promoción Comercial

C.C: DSL,AMA,DAE,DNE,DPE,GAC
CCM

P A M D L C 1

Este documento ha sido impreso por Pablo Andrés Moscoso de la Cuba, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 11/02/21 02:41 PM

Anexos

Informe técnico del Mincetur sobre adhesión a las Reglas de Hamburgo (1 febrero, 2021).pdf

Informe técnico del MTC sobre adhesión a las Reglas de Hamburgo (22 octubre, 2020).pdf

Proveidos

Proveido de Adriana Lourdes Velarde Rivas (10/02/2021 20:05:29)

Derivado a Elizabeth Alice González Porturas

Pendiente inicial.

Proveido de Evelyn Miyagui Henna (10/02/2021 20:15:09)

Derivado a Miguel Anibal Fuentes Cervantes

Proveido de Iván Adolfo Aybar Valdivia (10/02/2021 22:13:49)

Derivado a Pablo Andrés Moscoso de la Cuba

Estimado Pablo, para evaluación y atención correspondiente. Atte. IA

Proveido de Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch (10/02/2021 22:36:55)

Derivado a Enrí Cyprian Prieto Tica, Jianphier Pletickosich López, Joaquín Correa Muñiz

P A M D L C 1



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Lima, 22 de octubre de 2020

OFICIO N° 188 -2020-MTC/02

Señor Embajador
MANUEL GERARDO TALAVERA ESPINAR
Viceministro de Relaciones Exteriores
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa No 545
Lima. -

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Oficina de Gestión Documental y Archivo
MESA DE PARTES
23 OCT 2020
RECIBIDO
Hora: *10:04*

Ref.: Decreto Supremo No 012-2020-RE (Denuncia Reglas de la Haya)

Tengo el agrado de dirigirme a usted a fin de saludarlo y solicitarle cordialmente realizar las gestiones correspondientes que permita concretar la adhesión del Perú al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", aprobado el 31 de marzo de 1978 en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, llevada a cabo en Hamburgo, República Federal de Alemania.

Para tal efecto, se adjunta al presente oficio el Informe N° 072-2020-MTC/18.03 del 22 de octubre de 2020, elaborado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, que sustenta la referida adhesión.

Sin otro particular, hago propicia esta oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima.

Atentamente,


.....
EDUARDO MARTÍN GONZÁLEZ CHÁVEZ
Viceministro de Transportes (e)

MRE MESA DE PARTES RECIBIDO
CÓDIGO.....
Trámite a cargo de *2-15-A/13*
DSL 23 OCT 2020
Cuentas para información
1.....
2.....
Observaciones *VH/L* *JA*



PERU

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 Universalización de la Salud"

INFORME N° 072-2020-MTC/18.03

A : **FERNANDO CERNA CHORRES**
Director General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

ASUNTO : Opinión técnico-legal sobre la adhesión del Perú al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo)

REFERENCIA : Decreto Supremo No 012-2020-RE, del 11 de mayo de 2020 (Denuncia de las Reglas de La Haya)

FECHA : Lima, 22 de octubre de 2020

1. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante el Oficio No 028-2019-MTC/02 del 20 de enero de 2019, el entonces Señor Viceministro de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, 'MTC') solicitó al Ministerio de Relaciones Exteriores (en adelante, 'MRE') efectuar el procedimiento correspondiente para concretar la denuncia del Perú a la 'Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque' de 1924 (en adelante, 'Reglas de La Haya') y la adhesión al 'Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías' de 1978 (en adelante, 'Reglas de Hamburgo' o 'Convenio').
- 1.2 El 04 de marzo de 2019, el MRE convocó a una reunión de coordinación a representantes del MTC, del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR), de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) y de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), a fin de evaluar los aspectos generales relativos a las Reglas de La Haya y las Reglas de Hamburgo.
- 1.3 En la referida reunión de coordinación se concluyó, entre otros, la conveniencia de dar inicio al procedimiento de denuncia de las Reglas de La Haya.¹

¹ Véase expediente del Tratado Internacional Ejecutivo No 235 del Congreso de la República, p. 57. Disponible en: http://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2020/ConstitucionReplamento/files/t_i_com/tratado_235.pdf Consultado el 14 de octubre de 2020.



“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Universalización de la Salud”

- 1.4 En tal orden de ideas, mediante el Oficio No 539-2019-MTC/02 del 25 de julio de 2019, el entonces Señor Viceministro de Transportes remitió al MRE la opinión técnica y conformidad del MTC con la denuncia a las Reglas de La Haya. Asimismo, el MRE continuó con las acciones conducentes a la referida denuncia.
- 1.5 En ese sentido, mediante el Decreto Supremo No 012-2020-RE, del 11 de mayo de 2020, el Poder Ejecutivo aprobó la denuncia a las Reglas de La Haya.
- 1.6 Posteriormente, la Embajada del Perú en el Reino de Bélgica notificó a ese país, en su calidad de Depositario del tratado, la denuncia a las Reglas de La Haya el 19 de mayo de 2020. En consecuencia, la denuncia surtirá efectos para el Estado peruano el 19 de mayo de 2021.
- 1.7 A fin de que el Estado peruano continúe bajo un régimen internacional sobre el transporte marítimo internacional de mercancías, es necesario que el Perú se adhiera a las Reglas de Hamburgo; instrumento internacional que se analizará a continuación.

2. ANÁLISIS

Descripción general de las Reglas de Hamburgo, 1978

- 2.1 El Convenio se aprobó el 31 de marzo de 1978 en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías,² llevada a cabo en Hamburgo, República Federal de Alemania.
- 2.2 Las Reglas de Hamburgo entraron en vigor el 1 de noviembre de 1992 de acuerdo con su Artículo 30(1) y, al mes de octubre de 2020, cuenta con 34 partes;³ destacándose la presencia de Chile y República Dominicana como Estados latinoamericanos parte del Convenio.
- 2.3 Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo y buscan equilibrar los riesgos de las partes involucradas.
- 2.4 Su punto focal es la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías, así como el retraso en la entrega. Adicionalmente, regulan la

² Conferencia convocada por el Secretario General de Naciones Unidas en virtud de la Resolución 31/100 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

³ Albania, Austria, Barbados, Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, Chile, República Checa, República Dominicana, Egipto, Gambia, Georgia, Guinea, Hungría, Jordania, Kazajistán, Kenia, Libano, Lesoto, Liberia, Malawi, Marruecos, Nigeria, Paraguay, Rumanía, Senegal, Sierra Leona, San Vicente y las Granadinas, Siria, Túnez, Uganda, Tanzania, Zambia.



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

responsabilidad del cargador y se refieren a documentos de transporte emitidos por el porteador,⁴ entre otras disposiciones que se pasarán a comentar.

Principales disposiciones del Convenio

- 2.5 Las principales disposiciones de las Reglas de Hamburgo se advierten desde la mejoría que establecen con respecto al régimen instaurado por las Reglas de La Haya, así como de sus modificaciones por los Protocolos de 1968 y de 1979.⁵ En ese sentido, se pueden destacar, entre otras, las siguientes materias:
- 2.6 **Claridad y precisión sobre los actores e instrumentos involucrados en el contrato de transporte marítimo internacional.** Las definiciones contenidas en las Reglas de Hamburgo (Artículo 1) son más claras y completas respecto de las Reglas de la Haya. En ese sentido, el Convenio contempla una definición para los siguientes términos: porteador; porteador efectivo; cargador; consignatario; mercancías; contrato de transporte marítimo; conocimiento de embarque; y documentos por escrito.
- 2.7 Con relación a lo anterior, debe destacarse la definición del 'porteador efectivo' que es aquel a quien el porteador contractual ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías. Dicha precisión permite esclarecer el régimen de responsabilidad sobre el transporte marítimo internacional de mercancías, particularmente, brindando herramientas al cargador para conocer a quien dirigir la demanda y garantizar el derecho del porteador a limitar su responsabilidad.
- 2.8 Asimismo, por 'mercancía' se entenderá a los animales vivos y, cuando éstas se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término 'mercancías' comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador. Ambos elementos no fueron regulados por las Reglas de La Haya.
- 2.9 Igualmente, conviene destacar la referencia a documentos 'por escrito' lo cual comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex. Dicha disposición permite agilizar algunos procedimientos del Convenio.
- 2.10 Cabe señalar que las referidas precisiones mejoran la posición del cargador para quien las incertidumbres de las Reglas de La Haya suelen exponerlo a mayor riesgo.

⁴ Véase la Nota explicativa de la Secretaría de la CNUDMI sobre el Convenio de las Naciones sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, para. 2, p. 25. Disponible en: https://www.uncitral.org/pdf/spanish/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_s.pdf Consultado el 19 de octubre de 2020.

⁵ Cabe señalar que el Estado peruano solo es parte de las Reglas de la Haya, mas no de sus Protocolos modificatorios.



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

- 2.11 **Ampliación del ámbito de aplicación del régimen internacional.** De conformidad con su Artículo 2, las Reglas de Hamburgo se aplican a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes siempre que se cumplan con los criterios geográficos, personales o sustantivos del referido artículo. Así, el Convenio se aplicará siempre que:
- El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado contratante; o,
 - El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado contratante; o,
 - Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado contratante; o,
 - El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se emita en un Estado contratante; o,
 - El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del Convenio o por la legislación de un Estado que de efecto a esas disposiciones.
- 2.12 Cabe señalar que el Convenio se aplicará independientemente de la nacionalidad del pabellón, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario u otra persona interesada.
- 2.13 Asimismo, se exceptúan los contratos de fletamento, salvo que se emita un conocimiento de embarque para lo cual las Reglas se aplicarán a la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento de embarque que no sea el fletador.
- 2.14 **Extensión de la responsabilidad del porteador.** De conformidad con el Artículo 4 del Convenio, la responsabilidad del porteador por las mercancías abarca el período durante el cual las mercancías están bajo su custodia en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.
- 2.15 El referido período de responsabilidad es conocido como 'puerto a puerto' y reemplaza al período de responsabilidad conocido como 'gancho a gancho' establecido por las Reglas de la Haya el cual comprende únicamente el momento en que las mercancías están a bordo del buque hasta que son descargadas.

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"



Elaboración: MTC.

- 2.16 Cabe señalar que el Convenio, en el referido Artículo 4, desarrolla normas para determinar desde qué momento las mercancías se encuentran bajo custodia del porteador. En ese sentido, este periodo se entenderá desde el momento en el cual el porteador recibe las mercancías del cargador, de una autoridad u otro tercero hasta que las entregue poniéndolas en poder o a disposición del consignatario, o en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.
- 2.17 Establecimiento del principio de culpa o negligencia presunta en favor del cargador. De conformidad con el Artículo 5 del Convenio, el porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado dicho perjuicio se produce cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podrían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
- 2.18 De conformidad con las Reglas de La Haya, se requiere que el porteador actúe con debida diligencia para hacer que el buque esté en condiciones de navegar y que esté tripulado y equipado antes y al comienzo del viaje. Asimismo, exige al porteador que 'cargue, manipule, estibe, transporte, guarde, cuide y descargue de manera adecuada y cuidado las mercancías transportadas'. Se advierte que las Reglas de La Haya están regulando una obligación de medios, basadas en la debida diligencia.
- 2.19 Adicionalmente, las Reglas de La Haya incluyen una extensa lista de exoneraciones de la responsabilidad del porteador, en donde resaltan las exoneraciones por 'falta náuticas', es decir, exonerar la responsabilidad del



“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Universalización de la Salud”

porteador por los actos, negligencia o faltas del capitán, marinero, práctico o los empleados del transportador, en la navegación o en el manejo del buque.

- 2.20 Las Reglas de Hamburgo ajustan el régimen de responsabilidad buscando subsanar las disposiciones de las Reglas de La Haya, cuya interpretación y aplicación han generado posiciones desfavorables para los cargadores, principalmente, por las exoneraciones de la responsabilidad del porteador.
- 2.21 Es importante recalcar que el régimen de Hamburgo contempla reglas especiales para el caso de incendios, en donde la carga de la prueba se invierte al cargador; y para los animales vivos, este último elemento no regulado por las Reglas de La Haya. Por ello, anexo al Convenio, la Conferencia optó por adjuntar el 'Consenso de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías' que resalta el principio de presunción de culpa o negligencia del porteador y, por tanto, atribuyéndole la carga de la prueba, siendo que, en ciertos casos, las disposiciones del Convenio modifican esa regla.
- 2.22 **Ajustes al régimen de limitación de la responsabilidad.** De conformidad con el Artículo 6, las Reglas de Hamburgo establecen un régimen de limitación de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías, así como por el retraso en la entrega. En esa línea, debe destacarse la inclusión del Derecho Especial de Giro (en adelante, 'DEG') definido por el Fondo Monetario Internacional (en adelante, 'FMI') como unidad de cuenta, estableciendo reglas adicionales para los Estados que no sean miembros del FMI (ver Artículo 26).
- 2.23 Sobre la pérdida o daño de las mercancías, el reclamante está limitado a la más alta de dos alternativas bajo el sistema de limitación de responsabilidad del porteador. La primera alternativa se basa en el paquete u otra unidad de envío; aquí la responsabilidad máxima es una cantidad igual a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada. La segunda alternativa se basa en el peso bruto de la mercancía pérdida o dañada; en este caso la responsabilidad máxima es una cantidad igual a 2.5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías.
- 2.24 Sobre el retraso, el límite de responsabilidad del porteador por demora en la entrega es igual a dos veces y medio el flete pagadero por las mercancías retrasadas, pero sin exceder el flete total pagadero en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías. Cabe señalar que la responsabilidad total del porteador por pérdidas, daños y demoras en la entrega no podrá exceder en ningún caso del límite máximo de pérdida total de mercancías previsto en el Artículo 6(1)(a).
- 2.25 Debe resaltarse que las Reglas de Hamburgo, a través del Artículo 6(2)(a) establece una regla para determinar el número de bultos o unidades de envío con



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

el fin de aplicar la limitación por bulto del Artículo 6(1)(a). Si para la consolidación de mercancías se utiliza un contenedor, paleta o artículo de transporte similar, los bultos o unidades de envío son los enumerados en el documento que acredita el contrato de transporte marítimo. De conformidad con el Artículo 6(2)(b), el contenedor en sí se considera una unidad de envío separada adicional si no es propiedad del porteador o no lo suministra.

- 2.26 Cabe señalar que el Convenio aumenta en un 25% los límites de responsabilidad con respecto al régimen de limitación de responsabilidad de las Reglas Haya-Visby.
- 2.27 Finalmente, debe resaltarse que, en virtud del Artículo 8 del Convenio, el porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el Artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.
- 2.28 **Regulación del transporte de carga sobre cubierta.** Las Reglas de Hamburgo, en su Artículo 9, establecen reglas para el transporte de carga sobre cubierta, particularmente, requiriendo el acuerdo entre porteador y cargador, y sujetando dicha carga al mismo régimen de responsabilidad que todos los demás tipos de carga. Dicha materia no se encuentra regulada en las Reglas de La Haya, siendo necesaria su regulación habida cuenta de la mayor exposición a daños de esta carga respecto de la carga transportada bajo cubierta.
- 2.29 **Regulación de la responsabilidad del porteador y del porteador efectivo.** De conformidad con el Artículo 10(1), si el porteador que contrata con el cargador (el 'porteador contratante') confía el transporte, o parte de él, a otro porteador (el 'porteador efectivo'), el porteador contratante sigue siendo responsable de la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías durante todo el transporte, independientemente de su acuerdo con el porteador efectivo. Además, el porteador contratante es responsable de los actos u omisiones del porteador efectivo, sus empleados y agentes que actúan en el ámbito de su empleo.
- 2.30 Asimismo, todas las disposiciones del Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador se aplicarán también a la responsabilidad del porteador efectivo respecto del transporte que éste haya ejecutado. Cabe señalar que en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.
- 2.31 Debe resaltarse que esta regulación mejora el régimen de las Reglas de La Haya las cuales no se refieren a la responsabilidad del porteador efectivo, permitiendo



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

que esta cuestión sea solucionada por la legislación nacional; es decir, contraviniendo el objeto de uniformidad pretendido por las Reglas de La Haya.

- 2.32 **Regulación especial sobre las mercancías peligrosas.** Con relación a la responsabilidad del cargador, el Artículo 13 de las Reglas de Hamburgo establecen reglas especiales y más explícitas sobre las mercancías peligrosas que el régimen de las Reglas de La Haya.
- 2.33 En ese sentido, el cargador debe marcar o etiquetar, de manera adecuada, las mercancías peligrosas como tales. Las normas relativas al marcado y etiquetado de mercancías peligrosas están recogidas en los convenios internacionales sobre la materia y en la legislación nacional. Adicionalmente, el Convenio requiere que el cargador informe al porteador del carácter peligroso de las mercancías y, si es necesario, de las precauciones que debe tomar. En caso de incumplimiento de este requisito, el porteador tiene derecho a recuperar una indemnización del cargador por cualquier pérdida sufrida como resultado del transporte de la carga peligrosa, así como a descargar, destruir o inocular la carga sin el pago de compensación.
- 2.34 **Conocimiento de embarque.** De conformidad con el Artículo 14 de las Reglas de Hamburgo, cuando el porteador o porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si éste lo solicita. Si el cargador no exige un conocimiento de embarque, el porteador puede emitir otro documento (por ejemplo, una carta de porte marítimo).
- 2.35 Con el objeto de fortalecer la posición del consignatario, los Artículos 15 a 17 de las Reglas de Hamburgo contienen disposiciones detalladas y más estrictas sobre conocimientos de embarque que las Reglas de La Haya. En ese sentido, el Artículo 15 regula el contenido del conocimiento de embarque; el Artículo 16 regula las reservas y valor probatorio; y, el Artículo 17, las garantías que puede proporcionar el cargador.
- 2.36 **Documentos distintos del conocimiento de embarque.** De acuerdo con el Artículo 18 de las Reglas de Hamburgo, cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.
- 2.37 El Artículo 18 se incluyó debido al uso cada vez mayor en el transporte marítimo de documentos de transporte distintos de los conocimientos de embarque, como las cartas de porte marítimo. Dado que hay varios tipos de documentos dentro de



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

esta categoría, el Artículo 18 es bastante general. Al otorgar documentos de transporte distintos de los conocimientos de embarque con ciertos efectos importantes, no otorgados por las Reglas de La Haya, las Reglas de Hamburgo brindan mayor seguridad jurídica a los cargadores y porteadores por igual y promueven el uso de tales documentos.

- 2.38 **Ampliación de plazo de prescripción a dos (02) años.** De conformidad con el Artículo 20, se establece que las acciones relacionadas con el transporte de mercancías en virtud de las Reglas de Hamburgo prescriben si no se han iniciado procedimientos judiciales o arbitrales dentro de un período de dos (02) años a partir de la fecha en que se entregaron las mercancías o deberían haberse entregado.
- 2.39 Las Reglas de La Haya establecen un periodo de prescripción de un (01) año después de que las mercancías hayan sido entregadas o deberían haber sido entregadas. Así, el periodo de las Reglas de Hamburgo se adoptó para salvaguardar los intereses del cargador, ya que el periodo de un (01) año resultó ser exiguo en la práctica.
- 2.40 **Regulación sobre la jurisdicción y el arbitraje.** El Artículo 21 de las Reglas de Hamburgo establecen una lista de lugares donde se puede iniciar un procedimiento judicial, a elección del demandante:
- a) El lugar principal de negocios o residencia del demandado; o,
 - b) El lugar donde se realizó el contrato, siempre que el demandado tenga un representante en ese lugar; o,
 - c) El puerto de carga o descarga; o,
 - d) Cualquier lugar adicional designado a tal efecto en el contrato.
- 2.41 Cabe señalar que se prohíbe la restricción de las opciones de jurisdicción.
- 2.42 Asimismo, el Artículo 22 regula el arbitraje como mecanismo alternativo de solución de controversias. Ambos mecanismos de solución de controversias no fueron regulados por las Reglas de La Haya.
- 2.43 **Entrada en vigor.** Un aspecto de mayor importancia, a propósito de la adhesión del Perú a las Reglas de Hamburgo radica en que, de acuerdo con el Artículo 30(2), para cada Estado que llegue a ser Estado contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.



“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Universalización de la Salud”

Impacto del régimen de las Reglas de Hamburgo en el Perú

- 2.44 Las Reglas de la Haya se adoptaron en 1924 con el objeto de establecer reglas uniformes en materia de conocimientos de embarque, así como estándares normativos para el transporte internacional de mercancías, aplicables a los contratos de transporte marítimo.
- 2.45 Sin perjuicio de ello, con el transcurrir de los años, la práctica demostró que el referido régimen impone una desproporcionada distribución de responsabilidades al inclinarse favorablemente a los transportistas a expensas de los cargadores (operadores, exportadores e importadores) y que algunas disposiciones resultan ambiguas o inciertas al momento de su aplicación.
- 2.46 Igualmente, 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.
- 2.47 El Perú es un país que eminentemente se enriquece con el flujo de mercancías (país exportador), por lo que se espera que sus canales de alimentación logística estén distribuidos de forma tal que generen una mayor competitividad e incentiven la libre competencia de servicios ofrecidos para el transporte marítimo.
- 2.48 En la última década el Perú viene experimentando un fuerte crecimiento económico de manera sostenida incluso con niveles superiores al promedio de América Latina. Así, por ejemplo, desde el 2000 al 2018, el PBI en términos constantes se triplicó. Este mayor dinamismo de la economía también genera mayores flujos de transporte de carga y pasajeros, incluso con tasas superiores al crecimiento del PBI.
- 2.49 En esa línea, en un estudio realizado por el MTC se estimó que el total de flujos de salida, entrada y de tránsito, en el 2011 se generaba una presión sobre el sistema de transporte y logística de aproximadamente 66 millones de TM. Al respecto, el movimiento de carga ha ido creciendo en los siguientes años y para el año 2019, el transporte marítimo alcanzó la cantidad de 107'188,900 toneladas métricas.

Cuadro No 1 - Transporte de Carga en TM

Tipo de Operación	Movimiento de carga (TM)	
	Año 2020*	Año 2019
Embarque	10,603,599	55,490,578
Descargue	16,324,599	34,019,814
Cabotaje	205,678	10,764,123
Transbordo	3,555,537	5,096,243
Tránsito	289,811	1,446,138



“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
 “Año de la Universalización de la Salud”

Reestiba	229,274	352,248
Otros	11,666	19,755
Total TM	31,220,162	107,188,900

* La información es hasta agosto 2020, incluyendo solo terminales portuarios de uso público.

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional.

2.50 En la actualidad el dinamismo del transporte marítimo se ha incrementado con la participación de nuevos operadores portuarios, los cuales se encuentran en proceso de modernización a nivel nacional. En este contexto, se advierte la dificultad de aplicar reglas antiguas en un comercio global por lo cual es importante pasar de la aplicación del denominado sistema 'gancho a gancho' que se aplica con las Reglas de La Haya, a las Reglas de Hamburgo que considera el transporte marítimo 'puerto a puerto', lo cual hace previsible los costos para la importación y la exportación de mercancías.

2.51 Cabe recordar que en el año 2011, por encargo de la Autoridad Portuaria Nacional, el Consorcio de Modernización Portuaria realizó un estudio el cual evidenció que se requiere tener consignado en el conocimiento de embarque 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 mercancías al transportista en el puerto de embarque hasta que el dueño de la carga lo tenga a su disposición en el puerto de descarga en las condiciones denominadas Full Liner Terms, a cargo del transportista.

2.52 En esa línea, es menester recordar que cuando se adoptaron las Reglas de La Haya en el mundo no se conocía el contenedor que es un elemento importante en la logística actual, como es en el caso peruano. Al respecto, es importante resaltar que el movimiento de contenedores en el Perú para el año 2019 alcanzó los 2'677,239 TEUs (equivalentes a 20 pies cada uno), con una tendencia creciente.

Cuadro No 2 - Movimiento de contenedores

Tipo de Operación	Movimiento de contenedores (TEUs)	
	Año 2019	Año 2018
Embarque	1,090,929	1,050,545
Descargue	1,080,454	1,043,227
Cabotaje	10,853	14,818
Transbordo	422,898	483,133
Tránsito	1,159	2,023
Reestiba	70,931	75,203
Otros	15	83
Total TM	2,677,239	2,669,032



“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Universalización de la Salud”

Fuente: Autoridad Portuaria Nacional.

- 2.53 Igualmente, es importante considerar la evolución comercial que sucede en el Perú. De acuerdo con las cifras proporcionadas por el MINCETUR, el intercambio comercial peruano se incrementó de 17,435 millones de dólares el año 2003 a más de 90,000 millones de dólares el año 2018 (40% del PBI)⁶, por lo cual se requiere contar con constante mejora, entre otros, con el régimen normativo que impulse una mayor competitividad en áreas de sostener el crecimiento comercial del Perú. Así, resulta conveniente la aplicación de un régimen internacional más actualizado como el régimen de las Reglas de Hamburgo.
- 2.54 En ese orden de ideas, 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 complementaria para que el usuario pueda conocerlo con anticipación y aplicar la regla general que quien contrata los servicios es quien lo debe pagar.
- 2.55 Cabe recordar que en la consultoría contratada por el MTC en el 2013⁷ se concluyó que es conveniente adoptar las Reglas de Hamburgo con la finalidad de generar la transparencia del mercado, orientada a fomentar la competencia entre los prestadores de los servicios.
- 2.56 La utilización de la información relativa a los servicios que se prestan en la cadena logística marítima portuaria respecto de aquellos servicios complementarios y conexos al contrato de transporte internacional de mercancías, comparado entre la aplicación del 'gancho a gancho' y el 'puerto a puerto' permiten la previsibilidad de la estructura de costos para la importación y exportación de mercancías.
- 2.57 Bajo ese espíritu, de acuerdo con el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2018-2022, aprobado mediante Resolución Ministerial No 1029-2018-MTC/01, del 21 de diciembre de 2018,⁸ el Sector Transportes y Comunicaciones se ha trazado diversos objetivos con miras al Bicentenario del país, destacándose el objetivo de reducir los tiempos y costos logísticos en el Sistema de Transportes.
- 2.58 Asimismo, de acuerdo al Plan Estratégico Institucional (PEI) 2018-2022, aprobado a través de la Resolución Ministerial No 1060-2018-MTC/01, del 28 de

⁶ Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Reporte mensual de comercio, diciembre de 2018.

⁷ Nadramija, Nathan. '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'. Informe final del 10 de abril de 2013. Consultoría elaborada para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

⁸ Actualizado por Resolución Ministerial No 284-2019-MTC/01, del 15 de abril de 2019.



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

diciembre de 2018,⁹ el MTC tiene como política institucional promover la competitividad de los servicios de transportes y comunicaciones.

2.59 Bajo esta perspectiva, las Reglas de Hamburgo se orientan a homologar y modernizar el régimen jurídico internacional para el transporte marítimo de mercancías ya que de manera uniforme establece responsabilidades y derecho a las partes intervinientes en la actividad marítima: cargador, porteador y consignatario.

Ventajas de la adhesión

2.60 Las Reglas de Hamburgo permitirán modernizar y perfeccionar la legislación nacional con respecto al transporte marítimo internacional de mercancías, régimen que, a la fecha, es regido por las Reglas de La Haya y se ha visto flexibilizado por diferente normativa interna.

2.61 El Convenio ofrece un régimen de responsabilidad más equilibrado en beneficio de los cargadores, lo cual es compatible con la posición del Perú como país que se beneficia con el flujo de mercancías; es decir, se beneficiará a los exportadores e importadores de mercancías.

2.62 Con relación a lo anterior, el Convenio, adicionalmente al régimen de responsabilidad del porteador, ofrece otras disposiciones en beneficio de los cargadores como los mecanismos de solución de controversias, la extensión del plazo para la prescripción de la acción, la flexibilidad de notificaciones por escrito, aumento de las cuantías del límite de responsabilidad del porteador, entre otros.

2.63 Las Reglas de Hamburgo favorecerán la transparencia en el mercado a través del impulso de la competencia entre los prestadores de los servicios involucrados en el transporte marítimo.

2.64 El Convenio coadyuvará en la previsibilidad de la estructura de costos para la importación y exportación de mercancías, a partir de la extensión de la responsabilidad del porteador, facilitando la información relativa a los servicios que se prestan en la cadena logística marítima portuaria respecto de aquellos servicios complementarios y conexos al contrato de transporte internacional de mercancías.

Compatibilidad con el ordenamiento jurídico nacional

2.65 La presente sección tiene como objeto analizar si las Reglas de Hamburgo se ajustan a la legislación nacional en materia de transporte marítimo internacional de mercancías en línea regular. En ese sentido, se hará un énfasis especial en el

⁹ ibidem.



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

régimen de responsabilidad del porteador según la legislación nacional, para luego señalar otras normas nacionales que serían concordantes con el Convenio y la necesidad de realizar ajustes, si correspondiese.

- 2.66 Toda vez que el transporte marítimo es principalmente un transporte internacional, es inevitable el vínculo con ordenamientos jurídicos extranjeros por lo cual resulta de aplicación las normas del Derecho Internacional Privado.¹⁰ En ese sentido, de conformidad con el Libro X del Código Civil peruano de 1984¹¹, el derecho aplicable para regular relaciones jurídicas vinculadas con ordenamientos jurídicos extranjeros se determina de acuerdo con los tratados internacionales ratificados por el Perú.¹² Cabe señalar que, en la materia objeto de este informe, existen diferentes instrumentos internacionales con el fin de uniformizar las reglas del contrato de transporte marítimo internacional.
- 2.67 De no poder aplicarse un tratado, las obligaciones serían regidas por la ley expresamente elegida por las partes o, en su defecto, por la ley del lugar de su cumplimiento. Sin embargo, si la obligación debe cumplirse en distintos países, se rigen por la ley de la obligación principal y, en caso de no poder ser determinada ésta, por la ley del lugar de celebración.¹³
- 2.68 En el caso de la responsabilidad del porteador, como es de conocimiento general, el Perú es Estado parte de las Reglas de La Haya desde el 29 de abril de 1965. En ese sentido, el régimen de responsabilidad rige de 'gancho a gancho' y bajo los criterios de diligencia razonable, operando las causales de exoneración de responsabilidad del porteador contempladas en el Artículo IV (2) de las Reglas de La Haya.
- 2.69 En ese orden de ideas, la principal aproximación sobre la viabilidad jurídica del régimen de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo debe ser analizada desde el régimen de responsabilidad en la legislación nacional; es decir, la compatibilidad jurídica de extender la responsabilidad del porteador al régimen 'puerto a puerto' y bajo el criterio de culpa o negligencia presunta en favor del cargador, por la pérdida, daño o demora de las mercancías mientras se encontraban bajo custodia del porteador.
- 2.70 Sobre el particular, el Código Civil de 1984, dispone que la responsabilidad contractual se basa en la culpa. En ese sentido, de conformidad con el Artículo 1314, 'quien actúa con la diligencia ordinaria requerida, no es imputable por la inexecución de la obligación o por su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso'.

¹⁰ Véase Urday, Percy. *Manual de Derecho Marítimo* (Lima, Fondo Editorial PUCP, 2017) p.76.

¹¹ Decreto Legislativo No 295 del 25 de julio de 1984.

¹² Artículo 2047 del Código Civil.

¹³ Artículo 2095 del Código Civil.



“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Universalización de la Salud”

- 2.71 Adicionalmente, el Artículo 1329 prescribe que ‘se presume que la inexecución de la obligación, o su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso, obedece a culpa leve del deudor’, siendo que aquella culpa leve significa omitir la diligencia ordinaria exigida por la naturaleza de la obligación y que corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar.¹⁴
- 2.72 En consecuencia, la responsabilidad contractual no solo se basa en culpa sino en la presunción de culpa leve, presunción *iuris tantum* toda vez que le corresponde al deudor de la obligación probar su inculpabilidad para quedar exonerado de responsabilidad.¹⁵
- 2.73 Cabe señalar que, de conformidad con el Artículo 1315, la fuerza mayor o caso fortuito constituyen causas no imputables al deudor de la obligación salvo que lo contrario esté previsto expresamente por la ley o por el título de la obligación.¹⁶ Finalmente, debe destacarse que, de conformidad con el Artículo 1328, es nula toda estipulación que excluya o limite la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable del deudor o de los terceros de quien éste se valga.
- 2.74 Por lo anteriormente expuesto, en términos de Urday, al consignatario o receptor final le bastará probar que las mercancías que se embarcaron en buen estado llegaron dañadas o simplemente no llegaron a su destino, para establecer, *prima facie*, la responsabilidad del porteador, ya que para exonerarse su responsabilidad a ese le corresponde probar que el daño o la pérdida se produjo sin su culpa ni la de sus dependientes, o en otras palabras que el daño o pérdida de las mercancías ocurrió no obstante él y sus dependientes actuaron con la diligencia ordinaria requerida.¹⁷
- 2.75 Adicionalmente, la responsabilidad del porteador está regulada en el Código de Comercio de 1902, instrumento que, en su Artículo 666, regula el contrato de transporte marítimo que solo se encuentre documentado en un conocimiento de embarque (a diferencia del Artículo 665 que refiere al fletamento).
- 2.76 El Código del Comercio regula la responsabilidad del naviero en sus Artículos 600, 631(1), 632 y 633.
- 2.77 De acuerdo al Artículo 600, el naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones a favor de tercero a que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque, pero podrá eximirse de ella, haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que hubiere devengado en el viaje.

¹⁴ Artículo 1320 del Código Civil.

¹⁵ Urday op cit, p. 105.

¹⁶ Ver Artículo 1317 del Código Civil.

¹⁷ Urday op cit, p. 106.



“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Universalización de la Salud”

- 2.78 Asimismo, el Artículo 631(1) dispone que el capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él, entre otras, de todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia o descuido de su parte.
- 2.79 Adicionalmente, de acuerdo con el Artículo 632, el capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle, o al costado a flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla o en el muelle del puerto de la descarga, salvo pacto en contrario; es decir, como explica Urday, que expresamente se haya convenido extender el periodo de responsabilidad para comprender el periodo anterior al embarque o aquel posterior a la descarga, que es lo que sucede cuando se ha contratado un transporte combinado o multimodal.¹⁸
- 2.80 Finalmente, en el Artículo 633 señala que no será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque o al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas. Cabe señalar que por ‘faltas’ del capitán se refiere a la culpa o negligencia del capitán; es decir, que será responsable por los daños ocasionados por su propia culpa, sin que valga pacto en contrario.
- 2.81 Es menester recalcar que, de conformidad con una consultoría contratada por el MTC en el 2013,¹⁹ se identificó que el Artículo 113 de la Ley General de Aduanas²⁰ ya habría realizado por legislación nacional la extensión del periodo de responsabilidad del porteador al establecer que ‘la compañía transportista o su representante entrega las mercancías en el punto de llegada sin obligatoriedad de su traslado temporal a otros recintos que no sean considerados punto de llegada’. Así, ‘la responsabilidad aduanera del transportista cesa con la entrega de las mercancías al dueño o consignatario en el punto de llegada’.
- 2.82 Por lo expuesto en los párrafos precedentes, así como en la descripción de las principales características de las Reglas de Hamburgo, se puede colegir que la responsabilidad del porteador del Convenio, basado en la presunción de culpa o negligencia y su extensión al régimen del ‘puerto a puerto’ concuerda con la responsabilidad del porteador del Código Civil, del Código de Comercio y de la Ley General de Aduanas.
- 2.83 Adicionalmente a las referidas normas nacionales, debe destacarse que existe legislación nacional con incidencia directa o indirecta en el contrato de transporte marítimo internacional de mercancías como es el caso, entre otras, de la Ley de

¹⁸ *ibid*, p. 108.

¹⁹ Ver nota de pie de página No 5.

²⁰ Decreto Legislativo No 1053 del 27 de junio de 2008.



“Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres”
“Año de la Universalización de la Salud”

Títulos Valores;²¹ Ley de reactivación y promoción de la Marina Mercante Nacional;²² Ley del Sistema Portuario Nacional;²³ Reglamento de Contenedores;²⁴ así como otras normas internacionales relacionadas con la materia.²⁵

- 2.84 Por lo expuesto, se concluye que la legislación nacional es compatible con las Reglas de Hamburgo.
- 2.85 Debe resaltarse que la existencia de legislación nacional compatible con las Reglas de Hamburgo no es óbice para la realización de algún ejercicio que pretenda uniformizar las normas sobre el transporte marítimo internacional de mercancías cuya incidencia directa o indirecta se encuentra, en la fecha, en varias fuentes normativas.²⁶
- 2.86 Finalmente, ha de advertirse que, desde el 19 de mayo de 2021, las Reglas de La Haya quedarán sin efecto en el Perú. En ese sentido, debe resaltarse que debe ser prioridad del Estado concretar en el plazo más breve posible la adhesión a las Reglas de Hamburgo a fin de evitar un prolongado periodo de tiempo en el que el Perú no será parte de algún tratado que regule la materia analizada en el presente informe. Cabe resaltar que, en dicho periodo, el contrato de transporte seguirá rigiendo los derechos y obligaciones entre las partes contratantes, y regirá la legislación nacional sobre la materia analizada en esta sección, cuando sea aplicable.

Procedimiento de adhesión

- 2.87 De acuerdo con el Artículo 55 de la Constitución, los tratados celebrados por el Estado y en vigor forman parte del derecho nacional. En ese sentido, la referida Carta Política señala en sus artículos 56 y 57 el mecanismo de perfeccionamiento interno de tratados.
- 2.88 Sobre el primero, 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. Derecho Humanos;
2. Soberanía, dominio o integridad del Estado;

²¹ Ley No 27287 del 19 de junio de 2000. Ver, principalmente, los Artículos 247 a 250.

²² Ley No 28583 del 22 de julio de 2005.

²³ Ley No 27943 del 01 de marzo de 2003.

²⁴ Decreto Supremo No 09-95-EF del 06 de febrero de 1995.

²⁵ Véase Decisión 331 del 4 de marzo de 1993 de la Comunidad Andina, modificada por la Decisión 339 del 9 de julio de 1996.

²⁶ Véase, por ejemplo, el Anteproyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (1999) de la Comisión Especial encargada de elaborar el proyecto del Código de Comercio, comisión establecida en virtud de la Ley No 26595 del 20 de abril de 1996.



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

3. Defensa Nacional;
4. Obligaciones financieras del Estado;
5. Creación, modificación o supresión de tributos;
6. Creación, modificación o derogación de norma con rango de ley.

- 2.89 Sobre el segundo, 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 tales casos, debe darse cuenta al Congreso.
- 2.90 Las referidas disposiciones constitucionales han sido desarrolladas en la Ley No 26647²⁷ que establece normas que regulan los actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado peruano.
- 2.91 Asimismo, se observa que, de conformidad con el Artículo 129(e) del Reglamento de Organización y Funciones del MRE, la Dirección General de Tratados de ese Ministerio tiene la función de emitir opinión respecto del perfeccionamiento interno de los tratados, determinando la vía constitucional aplicable.
- 2.92 Sin perjuicio de lo anterior, esta Dirección se permite opinar que las disposiciones de las Reglas de Hamburgo no están contempladas en las materias del Artículo 56 de la Constitución.
- 2.93 En tal orden de ideas, correspondería, en virtud del Artículo 2 de la referida Ley No 26647, que el Presidente ratifique directamente el Convenio mediante Decreto Supremo, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 57 de la Constitución.
- 2.94 Es pertinente señalar que a dicha conclusión se arriba al momento de analizar *mutatis mutandis* el procedimiento para la denuncia de las Reglas de La Haya, instrumento que será reemplazado por el régimen de las Reglas de Hamburgo.
- 2.95 Finalmente, una vez aprobado el Convenio a través de un Decreto Supremo, corresponderá al MRE concretar el depósito del instrumento de adhesión del Perú a las Reglas de Hamburgo ante el Secretario General de las Naciones Unidas, quien es el depositario del Convenio, de acuerdo a su Artículo 27.

3. CONCLUSIONES

- 3.1. El Perú es parte de las Reglas de La Haya, instrumento que regula, principalmente, el régimen de responsabilidad del porteador en el contrato marítimo internacional de mercancías evidenciado por un conocimiento de embarque. Los avances tecnológicos y en la logística portuaria evidencia que las Reglas de La Haya no constituye un instrumento internacional idóneo para regular las materias del contrato de comercio marítimo internacional.

²⁷ Ley del 26 de junio de 1996.



"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

- 3.2. Adicionalmente, con el transcurrir de los años, la práctica demostró que el referido régimen impone una desproporcionada distribución de responsabilidades al inclinarse favorablemente a los transportistas a expensas de los cargadores (operadores, exportadores e importadores) y que algunas disposiciones resultan ambiguas o inciertas al momento de su aplicación.
- 3.3. Las Reglas de Hamburgo se adoptaron con el objeto de establecer un régimen jurídico que regule los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo internacional, buscando equilibrar los riesgos de las partes involucradas.
- 3.4. En ese sentido, las Reglas de Hamburgo extienden la responsabilidad del porteador al periodo en que este tiene bajo su custodia las mercancías, periodo conocido como 'puerto a puerto', y establece el principio de presunción de culpa o negligencia por la pérdida, daños o retraso que resulten en perjuicio de las mercancías, en favor del cargador. A ello, debemos sumar las diferentes disposiciones que actualiza, clarifica y corrige del régimen de las Reglas de La Haya.
- 3.5. El Perú es un país que eminentemente se enriquece con el flujo de mercancías. En ese sentido, las Reglas de Hamburgo, al equilibrar al régimen de responsabilidad entre los actores que participan en el contrato de transporte marítimo, favorecerá al Estado peruano, en tanto beneficiará a sus exportadores e importadores.
- 3.6. Asimismo, las Reglas de Hamburgo contribuirán con la transparencia en el mercado toda vez que fomentará la competencia entre los prestadores de servicios involucrados en el transporte de mercancías. En ese sentido, se contribuirá con la previsibilidad de la estructura de costos en beneficio de los importadores y exportadores de mercancías. Finalmente, el Convenio coadyuvará en promover la competitividad de los servicios de transporte, política que orienta las acciones del MTC.
- 3.7. La adhesión a las Reglas de Hamburgo no requeriría de la aprobación del Congreso por no encontrarse en las materias enumeradas en el Artículo 56 de la Constitución. En ese sentido, corresponderá al Presidente de la República 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.
- 3.8. Una vez que sea efectiva la denuncia a las Reglas de La Haya, el contrato de transporte seguirá siendo el instrumento que regule los derechos y obligaciones de las partes contratantes, así como la legislación nacional, cuando esta sea aplicable. Sin perjuicio de ello y en aras de favorecer la competitividad de los



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 Universalización de la Salud"

servicios de transportes, el Estado peruano debe priorizar la adhesión del Perú a las Reglas de Hamburgo en el plazo más breve posible.

4. RECOMENDACIÓN

4.1. Por lo anteriormente expuesto, se recomienda solicitar al Ministerio de Relaciones Exteriores iniciar a la brevedad posible el procedimiento de perfeccionamiento interno del 'Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías' de 1978, con miras a concretar la adhesión del Estado peruano.

Atentamente,



Firmado digitalmente por:
TERUYA TERUYA Natalia
DNI: 7101013789443501
Asesor Técnico
documento
Fecha: 22/10/2020 11:41:34-0500

José Qwistgaard Suarez
Asesor Legal

José Manuel Pacheco Castillo
Abogado

Visto el Informe que antecede, esta Dirección da su conformidad.

Firmado digitalmente

Natalia Steffi Teruya Teruya
Directora

Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

Viceministerio de
Comercio Exterior

Dirección General de
Facilitación del Comercio Exterior



Firmado digitalmente por
Francisco José Ruiz Zamudio, Jefe del
2020/02/25 10:56:15
Cargo: Director General de la Dirección
General de Facilitación del Comercio
Exterior
Ministerio de Comercio Exterior y
Turismo, 2020/02/25 10:56:15

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

San Isidro, 1 de febrero de 2021

OFICIO N° 016 - 2021 - MINCETUR/VMCE/DGFCE

Señora

ADRIANA LOURDES VELARDE RIVAS

Directora de Promoción Comercial

Dirección de Promoción Comercial

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES - PERU

Asunto : Solicitud de opinión sobre adhesión al convenio "Reglas de Hamburgo"

Referencia : a) OF. RE (PCO) N° 2-14/1
b) OF. RE (PCO) N° 2-14-B/137

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación a los documentos de la referencia, a través de los cuales solicitan la opinión del Sector sobre la conveniencia de adherirse al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías" y sus implicancias en el proceso de modernización de las operaciones de comercio exterior.

Sobre el particular, se remite para su conocimiento y fines pertinentes el Informe N° 001-2021-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE-IHP, elaborado por la Dirección de Facilitación del Comercio Exterior del Viceministerio de Comercio Exterior, en el que se pronuncia sobre lo solicitado.

Sin otro particular, expreso a usted mi consideración y estima.

Atentamente,

Firmado digitalmente

FRANCISCO JOSE RUIZ ZAMUDIO

Director General de la Dirección General de Facilitación del Comercio Exterior
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo - MINCETUR

Adj. Informe adopción Reglas Hamburgo 29.01.21 - Rev. 2 IHP (1) (1), 1369808_OFICIO PCO 2-14-B-137 RREE (2), 1384664_OFICIO PCO 2-14-1 RREE

Expediente N° 1384664

cct



BICENTENARIO
PERÚ 2021

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final de D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <https://consultasenlinea.mincetur.gob.pe/verifica> e ingresando la siguiente clave: U3AZIABO

Ca. Uno Oeste 050, Urb. Corpac - San Isidro, Lima 27, Perú



PERÚ

Ministerio
de Comercio Exterior
y Turismo

Viceministerio de
Comercio Exterior

Dirección General de
Facilitación del
Comercio Exterior

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

INFORME N° 001-2021-MINCETUR/VMCE/DGFCE/DFCE- IHP

A : **GEENADY ROMERO TINEO**
Director de la Dirección de Facilitación del Comercio Exterior

ASUNTO : Informe Técnico Legal sobre la adhesión del Perú al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", o "Reglas de Hamburgo"

FECHA : San Isidro, 01 de febrero del 2021

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

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Con fecha 11 de mayo de 2020, el Ministerio de Relaciones Exteriores (en adelante, la Cancillería) aprobó la denuncia a las Reglas de La Haya mediante Decreto Supremo No 012-2020-RE, y sustentado en la opinión técnica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y otros sectores competentes, como el Mincetur.
- 1.2 Posteriormente, de acuerdo a lo señalado por la Cancillería mediante OF.RE (VMR) N° 2-14-A/16, el 19 de mayo de 2020, la Embajada del Perú en el Reino de Bélgica depositó el instrumento de denuncia a este último, en su calidad de Depositario del tratado. En atención a ello, la denuncia surtirá efectos para el Estado peruano el 19 de mayo de 2021.
- 1.3 Mediante Oficio N°188-2020-MTC/02 e Informe N° 072-2020-MTC/18.03, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicita a la Cancillería realizar las gestiones correspondientes a fin de concretar la adhesión del Perú al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías" ("Reglas de Hamburgo"), aprobado el 31 de marzo de 1978, en esa ciudad.
- 1.4 Mediante OF. RE (PCO) N° 2-14-B/137 de fecha 05 de noviembre de 2020, la Cancillería solicitó a la Dirección General de Facilitación de Comercio Exterior del Mincetur, su opinión técnica sobre las implicancias que tendría las "Reglas de Hamburgo" en el proceso de modernización de las operaciones de comercio exterior que viene realizando nuestro gobierno, liderado por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

II. BASE LEGAL

- 2.1 Ley N° 27790, Ley de Organización y Funciones del Mincetur.
- 2.2 Decreto Supremo N° 005-2002-MINCETUR que aprueba Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio y sus modificatorias.
- 2.3 Decreto Legislativo N° 1492, Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior.
- 2.4 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".

III. ANÁLISIS

- 3.1 En atención a lo solicitado por la Cancillería, respecto a determinar las implicancias del "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", o "Reglas de Hamburgo" en el proceso de modernización de las operaciones de comercio exterior, se requiere analizar brevemente las disposiciones contenidas en el referido tratado internacional.

Las Reglas de Hamburgo

- 3.2 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 cargadores, porteadores y consignatarios, originados en 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 países¹, entre los cuales se encuentra Chile², Paraguay³ y República Dominicana⁴.
- 3.3 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 nuevos actores, como es el "porteador efectivo", el cual es la persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte. Por otro lado, se define al cargador 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, o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.
- 3.4 Asimismo, este Convenio, de conformidad con su artículo 4, se rige por la regla de "puerto a puerto", en vista que atribuye responsabilidad al porteador dentro de lo que se denomina "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 y hasta su entrega al consignatario (incluidos la responsabilidad por pérdida, daño y retraso en la entrega de las mercancías), añadiéndose el criterio de culpa presunta (a favor del cargador), salvo que se demuestre que se ha cumplido con la diligencia debida.
- 3.5 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.
- 3.6 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

¹ Revisar: http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html

² Desde el 01 de noviembre de 1992

³ Desde el 01 de agosto de 2006.

⁴ Desde el 01 de octubre de 2007.

transporte no negociables. Del mismo modo, se incorporan disposiciones sobre procedimientos judiciales y arbitrales.

Breve comparación de las Reglas de Hamburgo con las Reglas de la Haya

- 3.7 En atención a lo señalado, se puede afirmar que las Reglas de Hamburgo establecen un marco normativo más moderno respecto al régimen de responsabilidad previsto en las Reglas de La Haya, el que contiene una lista de circunstancias que eximen al porteador de responsabilidad si la pérdida o daño resultan de una falta de navegación o administración del buque.
- 3.8 Tal como lo señala la nota explicativa de la secretaría de la CNUDMI, anteriormente citada, a lo largo de los años, existió una crítica a las Reglas de La Haya respecto a la atribución injusta de responsabilidades que favorecían en gran medida a los porteadores a expensas de los cargadores. Diversas disposiciones de las Reglas de La Haya se consideran ambiguas e inciertas, lo que contribuye a elevar los costos de transporte e incrementar los riesgos a cargo de los cargadores. Asimismo, la evolución de la tecnología y las prácticas relativas al transporte marítimo hacen inaplicables muchas disposiciones de las Reglas de La Haya⁵, por lo que se ha desarrollado normativa interna por parte de los estados miembros, para regular circunstancias no previstas en el instrumento internacional.
- 3.9 A continuación, se pasa a describir las principales diferencias entre ambos convenios internacionales:
- A diferencia de las Reglas de La Haya que se aplican solo cuando se emite un conocimiento de embarque, las Reglas de Hamburgo son aplicables se haya emitido o no el referido documento; por ejemplo, cuando se emiten documentos de transporte no negociables.
 - Las Reglas de Hamburgo son aplicables de producirse la pérdida o daño de la mercancía mientras está bajo la custodia del porteador antes de la carga y con posterioridad a la descarga en el puerto de origen y destino, a diferencia de las Reglas de La Haya que se aplican en el periodo solo de "gancho a gancho".⁶



⁵ https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/es/hamburg_rules_s.pdf

⁶ La regla del "gancho a gancho" es un régimen de responsabilidad que se extiende desde el momento que la mercancía se carga al buque en el país de origen hasta que se descarga del mismo en el país de destino.



- Las Reglas de Hamburgo no prevén las cláusulas de exención contenidas en las Reglas de La Haya que liberan al porteador de responsabilidad, como es la exención "por falta náutica" o aquella que libera al porteador de responsabilidad en caso de pérdida o daño resultante de una falta de navegación o administración del buque. Las Reglas de Hamburgo disponen que la responsabilidad se basa en el principio de culpa o negligencia presumida, por el cual se atribuye responsabilidad si el porteador no demuestra que se adoptaron las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho que lo ocasionó.
 - A diferencia de las Reglas de La Haya, las Reglas de Hamburgo permiten que el porteador transporte mercancías sobre cubierta, no solo si las partes convienen en ello sino cuando se haga de conformidad con los usos de comercio o lo permitan las disposiciones legales.
 - La responsabilidad por retraso en la entrega de la mercancía no es regulada en las Reglas de La Haya pero sí es contemplada en las Reglas de Hamburgo.
 - Las Reglas de La Haya no se ocupan de la responsabilidad del porteador efectivo. Las Reglas de Hamburgo permiten que el porteador contratante quede exento de responsabilidad si el contrato de transporte especifica la parte del mismo encomendada al porteador efectivo y si se consigna sus nombres.
 - Las Reglas de Hamburgo detallan la información que debe figurar en el conocimiento de embarque, sin embargo, la omisión de los datos no afecta a la naturaleza jurídica del documento, lo cual no está regulado en las Reglas de La Haya. Cabe indicar que, el numeral 7 del artículo 1 de las Reglas de Hamburgo indica que la mercancía debe ser entregada contra la presentación del documento o conocimiento de embarque.
 - Las Reglas de Hamburgo establecen que, si el porteador no hace constar el estado aparente de las mercancías en el conocimiento de embarque, se considerará que las mercancías estaban en buen estado aparente, lo cual era un tema no precisado en las Reglas de La Haya.
 - Las Reglas de Hamburgo contienen disposiciones que regulan los procedimientos tanto judiciales como arbitrales, lo cual no se ha establecido en las Reglas de La Haya. Asimismo, las Reglas de Hamburgo exigen que los procedimientos judiciales o arbitrales se inicien en uno de los lugares especificados en este Convenio.
- 3.10 En atención a lo antes señalado, se observa que este Convenio internacional contiene disposiciones referidas únicamente a la responsabilidad civil por pérdida o daño de las mercancías en el marco del contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, sin abarcar otros aspectos relacionados al desarrollo del contrato.
- 3.11 Cabe señalar que la responsabilidad civil por daño o pérdida de la mercancía en el marco del contrato de transporte internacional marítimo de mercancías es un tema de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidad que ha solicitado a la Cancillería iniciar el proceso de adhesión al referido tratado. En consecuencia, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo no resulta ser el sector competente para pronunciarse sobre esta materia .



Sobre el proceso de modernización de las operaciones de comercio exterior

- 3.12 Con miras a la modernización de las operaciones de comercio exterior, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en coordinación con las demás entidades del Poder Ejecutivo, emitieron normas importantes enfocadas a la digitalización y modernización de los procedimientos de comercio exterior, considerando los nuevos avances en la operatividad logística, el impulso a la transparencia de los servicios prestados por los operadores de comercio exterior, así como el desarrollo de mejores prácticas y recomendaciones promovidas por organismos internacionales especializados (Organización Mundial de Comercio, Organización Mundial de Aduanas, Organización de las Naciones Unidas y su Comisión Económica para América Latina y el Caribe, entre otros).
- 3.13 El 10 de mayo del presente año, se emitió el Decreto Legislativo N° 1492 en el marco de la delegación de facultades otorgadas por el Congreso de la República al Poder Ejecutivo, con el objeto de establecer disposiciones que permitan la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, a consecuencia de la emergencia sanitaria producida por la COVID-19.
- 3.14 El Decreto Legislativo N° 1492 tiene como objetivos profundizar la digitalización de los procesos y mejorar la eficiencia de la cadena logística del comercio exterior a través de la digitalización del 100% de los trámites tanto del sector público como del sector privado. La norma pretende reducir las actuaciones presenciales de los operadores del comercio exterior haciendo uso de manera obligatoria de plataformas tecnológicas necesarias para tramitar el ingreso de las mercancías al país, lo cual se efectuará de manera progresiva.
- 3.15 Asimismo, la norma está dirigida a transparentar el cobro que se realiza a los importadores y exportadores bajo el principio que **"se debe pagar los servicios que el dueño de la carga haya solicitado"**. Del mismo modo, se pretende con este dispositivo legal corregir las prácticas que distorsionan la estructura tarifaria de los servicios prestados en la cadena logística del comercio exterior, las mismas que han sido evidenciadas en un estudio realizado por el Banco Mundial, en el que se advierte que, en muchos casos, los operadores marítimos y/o los operadores de carga cobran por servicios que no prestan ("costos evitables"), y el usuario nunca sabe exactamente porqué y qué está pagando.
- 3.16 En tal sentido, el Decreto Legislativo N° 1492 busca:
- Evitar la aglomeración de personas para la realización de trámites presenciales en las operaciones logísticas de comercio exterior y así evitar contagios por la COVID-19.
 - La adopción de prácticas internacionales sobre digitalización documentaria e integración de distintos actores públicos y privados.⁷
 - La reactivación de los diferentes sectores productivos y particularmente para las MIPYMEs, que se han visto muy afectadas por la actual crisis económica sanitaria.

⁷ Cabe señalar que la adopción de estas prácticas contribuye a garantizar la continuidad de la cadena logística de comercio exterior ante futuras eventualidades. Asimismo, mejora la eficiencia y el desempeño de dicha cadena, mediante la reducción de costos de transacción.



- Desarrollar un vacío normativo, a fin de transparentar y dar mayor previsibilidad a los usuarios del transporte internacional marítimo de mercancías respecto de los servicios que comprende, así como el sujeto responsable del cobro de los mismos.
 - Reconocer el derecho que tienen los usuarios de pagar solo aquellos conceptos relacionados al servicio principal de transporte que resulten necesarios para la entrega de la carga, los cuales deben haber sido elegidos y contratados previamente por el dueño, consignatario o consignante.
- 3.17 Por otro lado, el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1492 ha sido aprobado en el Sistema de la Comisión de Coordinación Viceministerial (CCV) y se espera contar con los referendos de todos los sectores para su posterior publicación.
- 3.18 Por su parte, mediante la Ley N° 30809 que modifica la Ley de Facilitación de Comercio Exterior, se encarga al Mincetur la creación y administración del Módulo de Información sobre los Servicios de Logística de Comercio Exterior (MISLO). La referida Ley fue reglamentada mediante Decreto Supremo N° 007-2020-MINCETUR.
- 3.19 Dicha plataforma contiene información sobre la descripción, precios y listado de los servicios que brindan los operadores de comercio exterior (actualmente, uno de los 13 tipos de operadores identificados). El MISLO tiene por objeto incrementar la transparencia en el mercado logístico de comercio exterior ya que permite a los usuarios obtener en un solo portal la información de los servicios de logística necesarios para la realización de sus operaciones.
- 3.20 Cabe indicar que esta medida constituye uno de los programas del Pilar de Facilitación de Comercio Exterior y Eficiencia de la cadena logística del Plan Estratégico Nacional Exportador 2025 (PENX 2025). Asimismo, es una de las medidas priorizadas del Objetivo Prioritario 7 de Comercio Exterior del Plan Nacional de Competitividad y Productividad. El MISLO operará en la plataforma de la VUCE y será uno de los módulos del Observatorio Logístico de Comercio Exterior.
- 3.21 En relación a la digitalización de los procesos de comercio exterior, el 24 de Octubre de 2018 se publicó en el diario oficial El Peruano, la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior. Esta Ley amplía el alcance de la VUCE para brindar nuevos servicios en beneficio de toda la comunidad del comercio exterior, optimizando la gestión electrónica de los procedimientos administrativos realizados ante las diversas entidades involucradas en el comercio exterior.
- 3.22 Esta norma permite el desarrollo de una nueva plataforma electrónica para la gestión electrónica de los procedimientos administrativos vinculados al comercio exterior y transporte internacional; la publicación de: información estadística relevante sobre las operaciones del comercio (Business Intelligence) para las entidades del sector público y para el sector privado; información sobre los servicios y costos logísticos (Observatorio Logístico); información, capacitación y gestión de conocimiento en relación a las regulaciones aplicables a las operaciones de comercio exterior (Portal de Regulaciones y Gestión del Conocimiento), entre otros.



- 3.23 Asimismo, se contará con herramientas de gestión electrónica de operaciones de comercio exterior para las pequeñas y medianas empresas involucradas en el comercio exterior (PYMES); con mecanismos electrónicos para poner en contacto a todas las partes involucradas en el comercio exterior (Marketplace); desarrollo de un Port Community System (PCS) en el Callao; desarrollo de un sistema informático para el control de las mercancías que ingresen a las Zonas Económicas Especiales (ZEE); desarrollo de una plataforma para la Gestión de riesgos para ser utilizada por las entidades públicas que controlan el comercio exterior; y la gestión de la interoperabilidad nacional e internacional sobre la documentación del comercio exterior, sin perjuicio de la existencia de otros sistemas.
- 3.24 Esta norma legal también contempla la elaboración de una Lista Única de Mercancías Restringidas y Prohibidas, a fin de tener mayor transparencia y predictibilidad sobre el tratamiento de este tipo de mercancías; y, además, se incorpora la figura de las Resoluciones Anticipadas de Mercancías Restringidas, las cuales serán opiniones preliminares con carácter vinculante, en las cuales se identificará si la mercancía tiene esta condición, así como dar a conocer los requisitos que deberán seguirse.
- 3.25 Del mismo modo, el MINCETUR, en coordinación con las entidades del Estado, está desarrollando un proyecto vinculado al desarrollo de la gestión de riesgo sanitaria, el operador económico autorizado, segunda prueba para mercancías de importación, la mejora de la coordinación de entidades de control en frontera, así como la implementación de un sistema de notificaciones de controles e inspecciones reforzados.
- 3.26 Cabe destacar que la SUNAT, siguiendo la misma línea establecida por el Decreto Legislativo N° 1492 sobre la digitalización de los procedimientos de las entidades públicas, ha modificado 27 procedimientos, incorporando la digitalización de documentos, el mandato electrónico, el uso de mesa de partes virtual, la eliminación de los documentos físicos y trámites presenciales, entre otros.⁸
- 3.27 En consecuencia, y en atención a todo lo expuesto, se desprende que el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", o "Reglas de Hamburgo" desarrolla materias distintas a las previstas en las normas que ha emitido el Poder Ejecutivo como parte del proceso de modernización del comercio exterior. No obstante, la incorporación de este Convenio a nuestro ordenamiento jurídico no afecta dicho proceso.
- 3.28 Sin perjuicio de lo antes señalado, cabe indicar que a nivel internacional, existe un moderno Convenio sobre transporte internacional de mercancías, el mismo que incluye materias propias del proceso de modernización llevado a cabo en los últimos años, como es el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo" o "Reglas de Rotterdam", el cual prevé una distribución de responsabilidad de riesgos y responsabilidades proporcionada, el uso de contenedores, documentos electrónicos y transporte multimodal, siendo su alcance de "puerta a puerta". Sin embargo, solo 4 de 20 países que se

⁸ <https://gestion.pe/economia/sunat-atendio-el-95-de-los-tramites-aduaneros-de-manera-virtual-en-el-2020-noticia/>



requieren para su entrada en vigencia han ratificado el Convenio. El análisis de este Convenio no es materia del presente informe, y podría ser evaluado en su momento por el sector competente que es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

IV. CONCLUSIONES

- 4.1 El "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", o "Reglas de Hamburgo contiene un régimen de responsabilidad civil por pérdida o daño de las mercancías en el marco del contrato de transporte internacional marítimo de mercancías, materia que es de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidad que ha solicitado a la Cancillería iniciar el proceso de adhesión al referido tratado.
- 4.2 En los últimos meses, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en coordinación con las demás entidades del Poder Ejecutivo, han emitido normas importantes enfocadas a la digitalización de los procedimientos de comercio exterior, el impulso a la transparencia de los servicios prestados por los operadores de comercio exterior, así como el desarrollo de mejores prácticas y recomendaciones promovidas por organismos internacionales especializados.
- 4.3 En ese sentido, la adhesión del **Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías**, o **"Reglas de Hamburgo"** a nuestro **ordenamiento jurídico no afectaría el** proceso de modernización del comercio exterior, que viene liderando el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
- 4.4 A nivel internacional, existe un Convenio más moderno que es el "Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo" o "Reglas de Rotterdam". El análisis de este Convenio no es materia del informe solicitado por la Cancillería, y podría ser evaluado en su momento por el sector competente que es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Atentamente

INGRID HUAPAYA PUICON
Abogado de la Dirección de Facilitación del Comercio Exterior



"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Lima, 13 de enero de 2021

OF. RE (PCO) N° 2-14/1

Solicitud de opinión sobre adhesión
al convenio "Reglas de Hamburgo"
REF: OF. RE (PCO) N° 2-14-B/137

Señor
Francisco Ruíz Zamudio
Director General de Facilitación de Comercio Exterior
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo
Lima .-

En relación a mi oficio de la referencia del 5 de noviembre del año pasado, tengo a bien dirigirme a usted a fin de reiterar la urgencia de contar con la opinión legal de su Ministerio sobre la conveniencia de nuestro país de adherirse al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", más conocido como "Reglas de Hamburgo", aprobado el 31 de marzo de 1978 en esa ciudad.

Al respecto, esta Cancillería coincide con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en contar, a la brevedad posible, con la eventual aprobación del Mincetur al mencionado convenio a fin de culminar el proceso de perfeccionamiento interno antes del 19 de mayo del año en curso, fecha en la cual entrará en vigencia la denuncia del convenio denominado "Reglas de La Haya", evitando de esa manera que nuestro país se encuentre excluido de la normatividad internacional vigente sobre esa materia.

De tener alguna consulta referida a esta solicitud, le agradeceré contactarse con el funcionario de esta Dirección, el P.S Carlos Castillo, al correo electrónico ccastillom@reee.gob.pe.

Atentamente,

Adriana Lourdes Velarde Rivas
Ministra Consejera
Directora de Promoción Comercial

Dirección General de Tratados

CCM

MINISTERIO DE RELACIONES
EXTERIORES

MUY URGENTE

P A M D MEMORÁNDUM (PCO) N° PCO00009/2021

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De : DIRECCIÓN DE PROMOCIÓN COMERCIAL
Asunto : Solicitud de adhesión al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías" de 1978 (Reglas de Hamburgo)
Referencia : DGT202000051

P A M D L C 1

Como es de conocimiento de esa Dirección General, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) solicitó a esta Cancillería, mediante Oficio Nro. 028-2019-MTC/02 del 20 de enero de 2019, realizar el procedimiento correspondiente para concretar la denuncia de la "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque" de 1924 (en adelante, "Reglas de La Haya") con el propósito de proceder con la adhesión de nuestro país al "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías" de 1978 (en adelante, "Reglas de Hamburgo").

Al respecto, luego de la publicación del Decreto Supremo 12-2020-RE, el 11 de mayo de 2020, esa Dirección General, a través de nuestra Embajada en Bruselas, cumplió con notificar a las autoridades competentes del Reino de Bélgica la denuncia de las Reglas de La Haya, quienes confirmaron que esa denuncia entrará en vigencia el 19 de mayo del presente año.

Posteriormente, en reuniones de coordinación, en las cuales estuvieron presentes funcionarios del MTC y Mincetur, así como de esa Dirección General y de esta oficina, se resaltó la importancia de concretar la adhesión de nuestro país a un régimen internacional vigente sobre esta materia que esté más acorde a las necesidades actuales de ese sector, antes que entre en efecto la denuncia de las Reglas de La Haya.

En ese sentido, atendiendo el pedido de esta Dirección, mediante Oficio Nro. 188-2020 del 22 de octubre del año pasado, el MTC cumplió con enviar a esta Cancillería el Informe Nro. 072-2020/18.03, mediante el cual sustenta la conveniencia de adherirnos a las Reglas de Hamburgo por cuanto asegura un mayor balance de responsabilidades entre todos los actores que participan en los contratos de transporte marítimo de mercancías, de acuerdo a los avances tecnológicos y logísticos alcanzados en ese sector en nuestro país, así como a una mayor previsibilidad de la estructura de costos en favor de nuestro empresariado, propiciando de esa manera una mayor competitividad en ese sector.

Del mismo modo, en respuesta a la consulta realizada por esta Dirección, el Mincetur comparte la misma posición, comunicada a través del Oficio Nro. 016-2021 e informe Nro. 01-2021, del 1 de febrero del año en curso, en el cual se asegura también que las Reglas de Hamburgo están acordes al proceso de modernización del comercio exterior que viene realizando ese Ministerio.

Para mayor detalle, se adjunta al presente los oficios e informes del MTC y del Mincetur arriba mencionados.

Cabe mencionar que, tal como indicaron los especialistas legales del MTC en la última reunión, las Reglas de Hamburgo entrarían en efecto dentro de nuestro ordenamiento jurídico un año después de culminarse con el proceso de adhesión a ese acuerdo. No obstante, conforme se estipula en su artículo 31, durante ese lapso se extendería la vigencia de la normatividad anterior, que en nuestro caso son las Reglas de La Haya.

Por lo expuesto, esta Dirección concuerda con las opiniones favorables de ambos Ministerios sobre la conveniencia de concretar la adhesión de nuestro país a las Reglas de Hamburgo, por cuanto se adecúa más a las necesidades actuales de ese sector y asegura una mejor distribución de las responsabilidades en el transporte de las mercaderías, en beneficio de nuestros exportadores e importadores; así como, propicia una mayor competitividad en ese sector con una mayor transparencia en la estructura de costos del servicio del transporte marítimo.

En ese sentido, considerando la opinión legal favorable de las entidades competentes sobre esa materia (MTC y Mincetur) en nuestro país, la cual es compartida por esta Dirección, se agradecerá a esa Dirección General proceder con las gestiones dirigidas a concretar la adhesión de nuestro país a las Reglas de Hamburgo, antes del 19 de mayo del año en curso, fecha en la cual entra en vigencia la denuncia de las Reglas de La Haya.

P A M D L C 1
Lima, 10 de February del 2021

Adriana Lourdes Velarde Rivas
Ministra Consejera
Directora de Promoción Comercial

C.C: DSL,AMA,DAE,DNE,DPE,GAC
CCM

P Á M D L C 1

Este documento ha sido impreso por Pablo Andrés Moscoso de la Cuba, quien asume la responsabilidad sobre el uso y destino de la información contenida. 11/02/21 02:41 PM

Anexos

Informe técnico del Mincetur sobre adhesión a las Reglas de Hamburgo (1 febrero, 2021).pdf

Informe técnico del MTC sobre adhesión a las Reglas de Hamburgo (22 octubre, 2020).pdf

Proveídos

Proveído de Adriana Lourdes Velarde Rivas (10/02/2021 20:05:29)

Derivado a Elizabeth Alice González Porturas

Pendiente inicial.

Proveído de Evelyn Miyagui Henna (10/02/2021 20:15:09)

Derivado a Miguel Anibal Fuentes Cervantes

Proveído de Iván Adolfo Aybar Valdivia (10/02/2021 22:13:49)

Derivado a Pablo Andrés Moscoso de la Cuba

Estimado Pablo, para evaluación y atención correspondiente. Atte. IA

Proveído de Augusto David Teodoro Arzublag Scheuch (10/02/2021 22:36:55)

Derivado a Enrí Ciprian Prieto Tica, Jianphier Pletickosich López, Joaquín Correa Muñiz

P Á M D L C 1