

IV. DERECHO MARÍTIMO INTERNACIONAL

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo)^a: nota de la Secretaría (A/CN.9/306) [Original: inglés]

INTRODUCCIÓN

1. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo) (en lo sucesivo denominado "Reglas de Hamburgo") fue aprobado el 31 de marzo de 1978 en una conferencia diplomática convocada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en Hamburgo, República Federal de Alemania. El Convenio se basa en un proyecto preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI).

2. Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo. Su punto focal es la responsabilidad de un porteador por la pérdida y daño de las mercancías y el retraso en la entrega. También tratan de la responsabilidad del cargador por las pérdidas sufridas por el porteador y por el daño sufrido por el buque, así como de ciertas responsabilidades del cargador con respecto a las mercancías peligrosas. Otras disposiciones de las Reglas de Hamburgo se refieren a los documentos de transporte emitidos por el porteador, incluidos los conocimientos de embarque y los documentos de transporte no negociables, así como a las reclamaciones y acciones en virtud del Convenio.

3. Al 16 de febrero de 1988 habían ratificado el Convenio o se habían adherido a él 12 países, a saber: Barbados, Botswana, Chile, Egipto, Hungría, Líbano, Marruecos, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Túnez y Uganda. Para que el Convenio entre en vigor se requieren 20 ratificaciones o adhesiones.

I. Antecedentes de las Reglas de Hamburgo

A. Las Reglas de La Haya

4. Las Reglas de Hamburgo son el resultado de un movimiento en favor de un régimen jurídico internacional moderno y uniforme para regular el transporte marítimo de mercancías. Durante muchos años, una gran proporción del transporte marítimo de mercancías estuvo sometido a un régimen jurídico centrado en torno al Convenio internacional para la unificación de ciertas

^aLa presente nota ha sido preparada por la secretaria de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) a título informativo únicamente. No es un comentario oficial sobre el Convenio.

reglas en materia de conocimientos, conocido también con el nombre de "Reglas de La Haya".

5. Las Reglas de La Haya establecen un régimen jurídico obligatorio para regular la responsabilidad del cargador por pérdida o daño a las mercancías transportadas en virtud de un conocimiento de embarque. Se aplican al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque hasta el momento en que se descargan. De conformidad con sus disposiciones, el cargador es responsable de la pérdida o daño resultante del hecho de no haber ejercido la debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque, o para dotarlo, equiparlo y pertrecharlo debidamente, o para que el espacio destinado a almacenaje reúna condiciones de seguridad para el transporte de mercancías. Sin embargo, las Reglas de La Haya contienen una larga lista de circunstancias que eximen al porteador de responsabilidad si la pérdida o daño resultan de una falta de navegación o administración del buque.

6. Las Reglas de La Haya se han modificado dos veces desde su adopción, primeramente en 1968 (en virtud de un Protocolo, denominado en lo sucesivo el "Protocolo Visby") y de nuevo en 1979 (en virtud de un Protocolo, denominado en lo sucesivo el "Protocolo adicional de 1979"). Estas enmiendas se refieren principalmente a la limitación de la responsabilidad financiera de conformidad con las Reglas de La Haya. No alteran el régimen básico de responsabilidad de las Reglas de La Haya ni la atribución de riesgos en virtud de dicho régimen.

B. Descontento con el sistema de las Reglas de La Haya

7. A lo largo de los años, se observó un descontento creciente con el sistema de las Reglas de La Haya. Este descontento tenía su origen, en parte, en el sentimiento de que la atribución global de responsabilidades y riesgos de conformidad con las Reglas de La Haya, que favorecían en gran manera a los porteadores a expensas de los cargadores, era injusta. Diversas disposiciones de las Reglas de La Haya se consideraban ambiguas e inciertas, lo que contribuía, según se dijo, a elevar los costos de transporte y a incrementar aún más los riesgos soportados por los cargadores. El descontento con las Reglas de La Haya se basaba también en el sentimiento de que la evolución de las condiciones de la tecnología y de las prácticas relativas al transporte marítimo habían hecho inadecuadas muchas disposiciones de las Reglas de La Haya que tal vez hubieran sido adecuadas en 1924.

C. *Medidas encaminadas a revisar la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías*

8. La cuestión de la revisión de la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías fue planteada por primera vez por la delegación de Chile en el primer período de sesiones de la CNUDMI en 1968. Poco después, la Asamblea General recomendó que la CNUDMI considerase la inclusión de la cuestión entre los temas prioritarios en su programa de trabajo. La CNUDMI así lo hizo en su segundo período de sesiones de 1969.

9. Por la misma época aproximadamente, la legislación relativa a los conocimientos de embarque y al transporte marítimo de mercancías era objeto de estudio en el seno de un Grupo de Trabajo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que las normas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en las Reglas de La Haya y en las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo de Visby, debían ser examinadas y en su caso revisadas y ampliadas con miras a la preparación de un nuevo convenio internacional. El objetivo de esta labor sería eliminar las incertidumbres y ambigüedades existentes en la legislación actual y permitir una distribución equilibrada de responsabilidades y riesgos entre los cargadores y los porteadores. El Grupo de Trabajo recomendó que esta labor la llevase a cabo la CNUDMI. En 1971, la CNUDMI decidió proceder en consecuencia.

10. En 1976, la CNUDMI completó y aprobó el texto de un proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Posteriormente, la Asamblea General convocó la conferencia diplomática de Hamburgo que aprobó las Reglas de Hamburgo en 1978.

II. Características principales de las Reglas de Hamburgo

A. *Ámbito de aplicación*

11. A fin de asegurar la uniformidad en el plano internacional de las disposiciones relativas al transporte marítimo de mercancías, se ha dado a las Reglas de Hamburgo un ámbito de aplicación relativamente amplio, considerablemente más amplio que el de las Reglas de La Haya. Las Reglas de Hamburgo se aplican a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías concertados entre dos Estados diferentes si, de acuerdo con el contrato, el puerto de carga o el puerto de descarga están situados en un Estado contratante, si las mercancías se descargan en uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato y dicho puerto está situado en un Estado contratante, o si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato se emite en un Estado contratante. Además de estos casos, las Reglas de Hamburgo se aplican también si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato estipulan su

aplicación. La aplicación de las Reglas no depende de la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.

12. Las Reglas de Hamburgo no se aplican a los contratos de fletamento. Sin embargo, sí se aplican a los conocimientos de embarque emitidos de conformidad con un contrato de fletamento si dicho conocimiento de embarque regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento que no sea el fletador.

13. Vale la pena señalar que, contrariamente a las Reglas de La Haya, que se aplican únicamente cuando el conocimiento de embarque es emitido por el porteador, las Reglas de Hamburgo regulan los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte independientemente de que se haya o no emitido un conocimiento de embarque. Esto tiene una importancia creciente, ya que cada vez son más las mercancías transportadas en virtud de documentos de transporte no negociables con preferencia a los conocimientos de embarque.

B. *Período de responsabilidad*

14. Las Reglas de La Haya se aplican únicamente al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque hasta el momento en que se descargan del buque. No se aplican a la pérdida o daño que se produce mientras las mercancías se hallan bajo la custodia del porteador con anterioridad a la carga o con posterioridad a la descarga.

15. En la práctica moderna del transporte marítimo, los porteadores con frecuencia aceptan y mantienen las mercancías bajo su custodia en el puerto antes y después del transporte efectivo por mar. Se ha calculado que la mayoría de las pérdidas y daños de las mercancías se producen mientras éstas se hallan en el puerto. A fin de asegurar que estas pérdidas y daños se imputan a la parte que tiene bajo su custodia las mercancías y, por lo tanto, está en mejores condiciones para protegerlas contra la pérdida o daño, las Reglas de Hamburgo se aplican a la totalidad del período en que el porteador tiene bajo su custodia las mercancías, en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

C. *Fundamento de la responsabilidad del porteador*

16. El fundamento de la responsabilidad del porteador, de conformidad con el sistema de las Reglas de La Haya, fue uno de los principales motivos de preocupación del movimiento en favor de la reforma que eventualmente dio lugar a las Reglas de Hamburgo. Si bien las Reglas de La Haya establecen que el porteador es responsable de la pérdida o daño resultante del hecho de no haber ejercido la debida diligencia para asegurar la navegabilidad del buque, o para dotarlo, equiparlo y pertrecharlo debidamente, o para que el espacio destinado a almacenaje reúna condiciones de seguridad para el transporte de mercancías, una larga lista de circunstancias eximen al porteador de esta respon-

sabilidad. Estas disposiciones se basan en las cláusulas de exención que figuraban corrientemente en los conocimientos de embarque al adoptarse las Reglas de La Haya, a comienzos del decenio de 1920. Quizá la más importante de estas exenciones sea la que libera al porteador de responsabilidad en caso de pérdida o daño resultante de una falta de navegación o administración del buque, la llamada exención por "falta náutica". Como resultado de estas exenciones, el cargador soporta una parte excesiva del riesgo de pérdida o daño de sus mercancías.

17. Las justificaciones originales de este régimen de responsabilidad y, en particular, de la excepción de falta náutica, fueron la imposibilidad del armador de comunicarse con su buque y ejercer un control efectivo sobre el buque y la tripulación durante las largas travesías marítimas, y el concepto tradicional de la travesía marítima como una empresa conjunta del porteador y del propietario de las mercancías. Sin embargo, el subsiguiente desarrollo de las comunicaciones y la reducción del tiempo de viaje han hecho obsoletas estas justificaciones. Este régimen de responsabilidad no tiene paralelo en la legislación que rige otras modalidades de transporte. Además, se considera contrario tanto al concepto jurídico general de que una persona ha de ser responsable y pagar indemnización por las pérdidas o daños causados por su culpa o la de sus empleados y agentes, como al concepto económico de que la pérdida debe recaer sobre la parte que esté en condiciones de tomar medidas para evitarla.

18. Las Reglas de Hamburgo establecen una atribución más equilibrada y equitativa de los riesgos y responsabilidades entre los porteadores y los cargadores. La responsabilidad se basa en el principio de la culpa o negligencia presumida. Es decir, que el porteador es responsable si el hecho que causó la pérdida, daño o demora tuvo lugar mientras las mercancías estaban bajo su custodia, y sólo puede eludir la responsabilidad si demuestra que él mismo, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias. Este principio sustituye a la enumeración pormenorizada de obligaciones del porteador y a la larga lista de causas de exención de responsabilidad de conformidad con las Reglas de La Haya, y elimina la exención de responsabilidad por pérdidas o daños causados por una falta de navegación o administración del buque. La responsabilidad del porteador de conformidad con las Reglas de Hamburgo corresponde a la responsabilidad atribuida a los porteadores de conformidad con los convenios internacionales que regulan el transporte de mercancías por otras modalidades de transporte, tales como el transporte por carretera y por ferrocarril.

D. *Carga sobre cubierta*

19. La carga marítima transportada sobre cubierta estaba tradicionalmente sometida a un riesgo elevado de pérdida o daño resultante de los elementos o de otras causas. Por esta razón, las Reglas de La Haya no se aplican a las mercancías transportadas sobre cubierta

por acuerdo de las partes, lo que permite al porteador declinar toda responsabilidad por esta carga. Sin embargo, la evolución de las técnicas de transporte y embalaje, y en particular la contenerización, han hecho que sea posible el transporte de la carga sobre cubierta en condiciones de relativa seguridad. En los modernos buques portacontenedores es corriente que los contenedores se almacenen sobre cubierta.

20. Las Reglas de Hamburgo tienen en cuenta esta evolución. En primer lugar, permiten expresamente que el porteador transporte mercancías sobre cubierta, no sólo si el cargador conviene en ello, sino también cuando este transporte se hace de conformidad con los usos del comercio de que se trate o si lo exigen las disposiciones legales. En segundo lugar, las Reglas de Hamburgo hacen responsable al porteador, sobre la base de una presunción de culpa o negligencia, de la pérdida, daño o retraso respecto de las mercancías que se le haya permitido transportar sobre cubierta. Si transporta mercancías sobre cubierta sin que se le haya permitido hacerlo, será responsable de la pérdida, daño o retraso que resulten exclusivamente del transporte sobre cubierta, sin que pueda excluir a esta responsabilidad demostrando que se tomaron medidas razonables para evitar la pérdida, el daño o el retraso.

E. *Responsabilidad por el retraso*

21. Hasta tiempos recientes, las travesías marítimas estaban expuestas a innumerables riesgos incontrolables que, con frecuencia, provocaban retrasos y desviaciones. Debido a esta incertidumbre, las Reglas de La Haya no se aplican a la responsabilidad del porteador por los retrasos en la entrega. Sin embargo, como resultado de la moderna tecnología del transporte marítimo, de la exactitud de las cartas marinas y del perfeccionamiento y eficacia de los métodos de navegación, las travesías están menos expuestas a demoras y son más seguras. Los cargadores se han acostumbrado a que los porteadores cumplan su compromiso de entregar las mercancías en el plazo especificado, y así lo esperan. Así, las Reglas de Hamburgo regulan la responsabilidad del porteador por los retrasos en la entrega de la misma forma que la responsabilidad por pérdida o daño de las mercancías, es decir, de conformidad con el principio de la presunción de culpa o negligencia.

F. *Limitación de la responsabilidad financiera*

22. Las Reglas de Hamburgo limitan la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, ó 2,5 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas si esta cantidad es mayor. El porteador y el cargador pueden fijar unos límites superiores a los indicados, pero no inferiores.

23. La unidad de cuenta es el Derecho Especial de Giro (DEG) tal como lo define el Fondo Monetario Internacional (FMI). Las Reglas contienen disposiciones

detalladas en cuanto a la forma de convertir en monedas nacionales los límites expresados en unidades de cuenta, con disposiciones especiales para ciertos Estados que no son miembros del FMI. Los límites de responsabilidad, de conformidad con las Reglas de Hamburgo son un 25% más altos que los establecidos en virtud del Protocolo adicional de 1979, que también utiliza los DEG como unidad de cuenta. En las Reglas de La Haya y en el Protocolo de Visby, la limitación de responsabilidad se expresa en unidades de cuenta basadas en una cierta cantidad de oro. Toda vez que las monedas nacionales no tienen ya un valor fijo en relación con el oro, los valores de dichos límites en monedas nacionales pueden variar.

24. Las Reglas de Hamburgo mantienen el sistema dual por bulto/kilogramo establecido en el Protocolo de Visby. La finalidad de este sistema es tener en cuenta el hecho de que la relación valor/peso de las mercancías transportadas por mar difiere considerablemente. La carga marítima varía de ciertas cargas, como los productos a granel, que tienen un valor relativamente bajo en relación con su peso, hasta otras cargas, como la maquinaria pesada, cuya proporción valor/peso es mucho más elevada.

25. De conformidad con este sistema dual, el límite relativamente bajo de 2,5 unidades de cuenta por kilogramo se aplicaría a los productos no empaquetados transportados a granel, en tanto que el límite superior por bulto se aplicaría a las partidas transportadas en bultos u otras unidades de carga. El peso límite es de 334 kilogramos: si un bulto o unidad de carga tiene un peso inferior, se aplicaría el límite por bulto; por encima de dicho peso, se aplicaría el límite por kilogramo. A los efectos de calcular los límites de responsabilidad, se considerará que los bultos o unidades de carga contenidos en un contenedor son los enumerados en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo.

26. La responsabilidad del porteador por el retraso en la entrega de las mercancías se limita a una suma equivalente a dos veces y media el flete que debe pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que debe pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo.

27. Las Reglas de Hamburgo incluyen un procedimiento acelerado para revisar los límites de responsabilidad en el caso de una variación importante del valor de dichos límites como resultado, por ejemplo, de la inflación.

G. Derechos de los empleados y agentes del porteador

28. Si un empleado o agente del porteador 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 de las Reglas de Hamburgo.

H. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

29. El porteador pierde el beneficio de la limitación de responsabilidad si se demuestra que la pérdida, el daño o el retraso 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. También perderá el beneficio de la limitación de responsabilidad el empleado o agente del porteador que se comporte de esta forma.

I. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo; transporte directo

30. Un porteador puede celebrar un contrato de transporte marítimo con un cargador pero encomendar el transporte, o parte del mismo, a otro porteador. En tales casos, el porteador contratante a menudo incluye en el conocimiento de embarque una cláusula que le exime de responsabilidad por la pérdida o daño imputable al porteador efectivo. Los cargadores tropiezan con dificultades en los sistemas jurídicos que reconocen estas cláusulas de exención, ya que tienen que recabar la indemnización al porteador efectivo, que puede ser desconocido para el cargador, que puede haber limitado o excluido efectivamente su responsabilidad, o que tal vez no pueda ser demandado por el cargador en la jurisdicción competente. Las Reglas de La Haya no se ocupan de la responsabilidad del porteador efectivo.

31. Las Reglas de Hamburgo equilibran los intereses de cargadores y porteadores en tales casos. Únicamente permiten que el porteador contratante quede exento de responsabilidad por pérdida, daño o retraso imputable al porteador efectivo si el contrato de transporte especifica la parte del mismo encomendada al porteador efectivo y los nombres del porteador efectivo. Además, la exención únicamente surte efecto si el porteador puede iniciar una acción judicial o de arbitraje contra el porteador efectivo en una de las jurisdicciones indicadas en las Reglas de Hamburgo. En caso contrario, el porteador contratante es responsable de la pérdida, daño o retraso con respecto a las mercancías durante toda la travesía, incluida la pérdida, daño o retraso imputables al porteador efectivo. Cuando tanto el porteador contratante como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.

J. Responsabilidad del cargador

32. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, el cargador es responsable de las pérdidas sufridas por el porteador o el porteador efectivo, o por el daño sufrido por el buque, únicamente si la pérdida o daño hubiesen sido causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

33. Se imponen obligaciones especiales al cargador con respecto a las mercancías peligrosas. El cargador está obligado a señalar las mercancías peligrosas mediante

marcas o etiquetas adecuadas y, cuando entregue mercancías peligrosas al porteador, deberá informarle de su carácter peligroso y, en caso necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no cumple estas obligaciones, el porteador puede exigir, en determinados casos, que se le indemnice por los perjuicios resultantes del embarque de las mercancías. El porteador puede disponer de las mercancías peligrosas, o hacerlas inofensivas, sin tener que indemnizar al cargador si este último no cumple las obligaciones con respecto a las mercancías o si las mercancías llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes.

K. Documentos de transporte

1. Conocimientos de embarque

34. De conformidad tanto con las Reglas de La Haya como con las Reglas de Hamburgo, el porteador debe emitir un conocimiento de embarque si el cargador así lo solicita. Sin embargo, las Reglas de Hamburgo tienen en cuenta las técnicas modernas de documentación al establecer que la firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita o registrada por cualquier medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

35. Las Reglas de Hamburgo detallan los tipos de información que debe figurar en el conocimiento de embarque. Entre otros datos, debe indicarse la naturaleza general de las mercancías, el número de bultos o de piezas, su peso o cantidad y el estado aparente de las mercancías. La lista de datos es más extensa conforme a las Reglas de La Haya, ya que se requiere información adicional para aplicar el régimen de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo, que es más amplio que el de las Reglas de La Haya.

36. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, la omisión de uno de los datos exigidos no afecta a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque. Así se resuelve una cuestión de la que no se ocupaban las Reglas de La Haya y que se había solucionado de maneras diferentes en los sistemas jurídicos nacionales.

37. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, y también con las Reglas de La Haya, la información contenida en el conocimiento de embarque constituye una presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías descritas. Las Reglas de Hamburgo y el Protocolo de Visby establecen además que la descripción de las mercancías es concluyente en favor del tercero al que se hubiese transferido el conocimiento, si dicho tercero hubiese procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento. 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. También aquí se resuelve una cuestión que era ambigua en las Reglas de La Haya.

38. Si el porteador sabe o tiene motivos razonables para sospechar que la información que figura en el conocimiento de embarque en cuanto a la naturaleza general de las mercancías, el número de bultos o de piezas, su peso o cantidad, es inexacta, o si carece de medios razonables para verificar dicha información, podrá, de conformidad con las Reglas de Hamburgo, incluir 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. Estas disposiciones son más explícitas que las disposiciones equivalentes de las Reglas de La Haya.

39. A veces, el cargador pide al porteador que emita un conocimiento de embarque "limpio" (es decir, sin reservas), aunque el porteador puede tener motivos para poner en duda la exactitud de la información facilitada por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o no disponer de medios razonables para verificar dicha información, o puede haber descubierto defectos en el estado de las mercancías. A cambio, el cargador se compromete a indemnizar al porteador por las pérdidas sufridas como resultado de la emisión de un conocimiento de embarque sin reservas. Las Reglas de Hamburgo establecen que este acuerdo es válido respecto del cargador, a menos que el porteador tuviese intención de perjudicar a un tercero que se base en la descripción de las mercancías que figuran en el conocimiento de embarque. Sin embargo, dicho acuerdo no tendrá efecto contra un tercero al que se hubiese transferido el conocimiento de embarque, incluido un consignatario.

2. Otros documentos de transporte

40. En el transporte marítimo es cada vez más frecuente la práctica de que los porteadores emitan documentos de transporte no negociables, tales como cartas de porte marítimo, en vez de conocimientos de embarque. Aunque los documentos comerciales se han venido utilizando en ciertas rutas durante algún tiempo, el uso de estos documentos se está extendiendo actualmente a otras rutas. Los documentos no negociables evitan ciertos problemas que han surgido en relación con el empleo de los conocimientos de embarque, tales como la llegada de las mercancías al punto de destino antes de que el conocimiento de embarque llegue a poder del consignatario.

41. Las Reglas de Hamburgo tienen en cuenta esta evolución, en primer lugar al aplicarse a los contratos de transporte marítimo de mercancías independientemente de que se haya emitido o no un conocimiento de embarque y, en segundo lugar, al establecer que un documento de transporte emitido por un porteador, que no sea un conocimiento de embarque, constituye no obstante una 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 el documento.

42. Toda vez que las Reglas de La Haya se aplican únicamente cuando se ha emitido un conocimiento de embarque, no se ocupan de otros tipos de documentos de transporte.

L. Reclamaciones y acciones

43. Las Reglas de Hamburgo contienen disposiciones que regulan los procedimientos tanto judiciales como arbitrales incoados de conformidad con las Reglas. Se han incluido reglas relativas al arbitraje, ya que el arbitraje se utiliza con frecuencia para resolver las controversias que surgen en relación con los contratos de transporte marítimo, y se consideró importante que las reglas regulasen ciertas cuestiones tales como la prescripción de acciones y la jurisdicción en relación con el arbitraje. Las Reglas de La Haya no se ocupan de estas cuestiones.

1. Prescripción de las acciones

44. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, las reclamaciones en un procedimiento judicial o arbitral tienen un plazo de prescripción de dos años. La persona contra la cual se dirige la reclamación puede prorrogar este plazo de prescripción. De conformidad con las Reglas de La Haya, la acción debe incoarse en un plazo de un año. Las Reglas de Hamburgo establecen además que la parte declarada responsable de conformidad con las Reglas de Hamburgo dispone de un plazo adicional, después de expirado el plazo de prescripción de dos años, para incoar una acción de repetición contra un tercero que sea responsable ante ella. Las Reglas de La Haya contienen disposiciones equivalentes, que fueron añadidas por el Protocolo de Visby.

2. Jurisdicción

45. Las Reglas de Hamburgo exigen que los procedimientos judiciales o arbitrales se inicien en uno de los lugares especificados en las Reglas. La enumeración de lugares especificados es suficientemente amplia para tener en cuenta las necesidades prácticas del reclamante. Entre los lugares especificados figuran las jurisdicciones siguientes: el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado; el lugar de celebración del contrato de transporte, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia; el puerto de carga; el puerto de descarga; y cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte o en el acuerdo de arbitraje. También puede incoarse un procedimiento judicial en una jurisdicción en que haya sido embargado legalmente un buque perteneciente al mismo propietario del buque que efectúa el transporte, sin perjuicio del derecho del demandado a trasladar la acción a una de las jurisdicciones mencionadas en el párrafo anterior. Además, las Reglas de Hamburgo permiten a las partes, después de presentar una reclamación, ponerse de acuerdo para incoar el procedimiento judicial ante cualquier otra jurisdicción; permiten asimismo un acuerdo de este tipo con respecto a los procedimientos de arbitraje siempre que este acuerdo reúna los demás requisitos para su validez. Las Reglas de La Haya no contienen disposiciones con respecto a la jurisdicción.

M. Otras disposiciones

46. Las Reglas de Hamburgo son obligatorias en el sentido de que las partes en un contrato de transporte marítimo no pueden limitar mediante acuerdo las responsabilidades y obligaciones que incumben al porteador en virtud de las Reglas. Sin embargo, estas obligaciones y responsabilidades pueden aumentarse.

47. Otras disposiciones de las Reglas de Hamburgo se refieren a la relación entre las Reglas y la legislación sobre avería gruesa y otros convenios internacionales. Al pasar a ser parte en las Reglas de Hamburgo, un Estado que sea parte en las Reglas de La Haya, o en las Reglas de La Haya modificadas por el Protocolo de Visby, debe denunciarlas. En ciertas condiciones, esta denuncia puede aplazarse durante un período de hasta cinco años.

III. Uniformidad de la legislación

48. Las Reglas de Hamburgo ofrecen mayores posibilidades de lograr la uniformidad de la legislación relativa al transporte marítimo de mercancías que las Reglas de La Haya. En primer lugar, toda vez que las Reglas de La Haya se aplican únicamente cuando se ha emitido un conocimiento de embarque, la proporción importante y cada vez mayor del transporte marítimo en que no se emiten conocimientos de embarque no queda incluida en ellas. En segundo lugar, incluso en los casos en que se aplican las Reglas de La Haya, éstas no se ocupan de muchos aspectos de los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte. Una cuestión que no esté prevista en las Reglas de La Haya se resolverá por las normas de derecho internacional que, a menudo, ofrecen soluciones diferentes, o con arreglo a las cláusulas del conocimiento de embarque que pueden favorecer injustamente a una de las partes, o que pueden surtir efectos diferentes en los distintos sistemas jurídicos nacionales.

49. Las Reglas de Hamburgo, en cambio, se ocupan de manera mucho más amplia de los derechos y obligaciones de las partes en un contrato de transporte. En consecuencia, ofrecen la posibilidad de una uniformidad total de la legislación en esta esfera. Sin embargo para que esta posibilidad sea una realidad, es necesario que cuenten con la adhesión de los Estados de todo el mundo.

IV. Información adicional acerca de las Reglas de Hamburgo

Puede solicitarse información adicional acerca de las Reglas de Hamburgo a:

Secretaría de la CNUDMI
Centro Internacional de Viena
P.O. Box 500
A-1400 Viena
Austria

Télex: 135612
Telefax: (43) (1) 23 21 56