

Legislación Nacional

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo
PREAMBULO
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 las 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 provenían 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 concurra 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 dano 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 responsabilidad1. 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 cubierta1. 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 en 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 efectivo1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido comendada 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 directo1. 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 generalEl 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 peligrosas1. 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 hubiera 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 cubierta; 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 contiene 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 cuales 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 cargador1. 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 de un 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 embarqueCuando 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. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daño o retraso1. 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 esté 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 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; 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 se 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, enmendada 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 novecientos 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. Denuncia1. 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, Consenso de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. 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. Nota explicativa de la secretaría de la CNUDMI sobre el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo)* Introducción1. 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. El Convenio entró en vigor el 1.º de noviembre de 1992 para los 20 Estados siguientes: Barbados, Botswana, Burkina Faso, Chile, Egipto, Guinea, Hungría, Kenya, Lesotho, Líbano, Malawi, Marruecos, Nigeria, República Unida de Tanzania, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Túnez, Uganda y Zambia. Al 1.º de agosto de 1994, otros dos Estados habían entrado a ser partes en el Convenio, a saber, Austria y Camerún. A. Antecedentes de las Reglas de Hamburgo1. Las Reglas de La Haya4. 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 _____* La presente nota ha sido preparada por la secretaría 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.2. El transporte marítimo de mercancías estuvo sometido a un régimen jurídico centrado en torno al Convenio internacional para la unificación de ciertas 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 de 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.7. Descontento con el sistema de las Reglas de La Haya7. 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 1924.³ 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.^B

Características principales de las Reglas de Hamburgo¹

Ámbito de aplicación¹¹

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.²

Período de responsabilidad¹⁴

Las Reglas de La Haya se aplican únicamente al período comprendido entre el momento en que las mercancías se cargan en el buque y 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 dano, 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.³

Fundamento de la responsabilidad del porteador¹⁶

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 finalmente 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 responsabilidad. 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 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 por 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.⁴ Carga sobre cubierta¹⁹. 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 esta responsabilidad demostrando que se tomaron medidas razonables para evitar la pérdida, el daño o el retraso.⁵ Responsabilidad por el retraso²¹. 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.⁶ Limitación de la responsabilidad financiera²². 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, 6 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 aplicarla a los productos no empaquetados transportados a granel, en tanto que el límite superior por bulto se aplicaría a las panidas 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.⁷ Derechos de los empleados y agentes del porteador²⁸. 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.⁸ Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad²⁹. 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.⁹ Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo; transporte directo³⁰. 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.¹⁰ Responsabilidad del cargador³². 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.¹¹ Documentos de transporte) Conocimientos de embarque³⁴. 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 que 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 poneador 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 pueda 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 pueda 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 actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura 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.) Otros documentos de transporte⁴⁰. 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.¹² Reclamaciones y acciones⁴³. 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.a) Prescripción de las acciones⁴⁴. 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.b) Jurisdicción⁴⁵. 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 supra. 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.¹³

Otras disposiciones⁴⁶. 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.

C. Uniformidad de la Legislación⁴⁸. 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.