



# Asamblea General

Distr. GENERAL

A/CN.9/401/Add.1  
13 de mayo de 1994

ESPAÑOL  
Original: INGLES

---

COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA  
EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL  
27° período de sesiones  
Nueva York, 31 de mayo a 17 de junio de 1994

## ESTADO DE LAS CONVENCIONES

### Nota de la Secretaría

#### Adición

## ESTADO DE LAS REGLAS DE HAMBURGO

### Indice

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION .....	1 - 4	2
A. Régimen que se pretende suplantar con las Reglas de Hamburgo .....	5 - 9	2
B. Algunas diferencias importantes entre los regímenes de Hamburgo y La Haya .....	10 - 26	3
C. Problemas causados por la coexistencia de los regímenes de Hamburgo y La Haya .....	27 - 34	6
CONCLUSION .....	35 - 40	8

## INTRODUCCION

1. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, de 1978 ("Reglas de Hamburgo"), fue aprobado el 31 de marzo de 1978 en la conferencia diplomática universal celebrada en Hamburgo <sup>1/</sup>. Sesenta y ocho Estados votaron a favor del Convenio, tres se abstuvieron y ninguno votó en contra. Al vencer el plazo para la firma del Convenio, el 30 de abril de 1979, 27 Estados lo habían firmado. El Convenio entró en vigor el 1° de noviembre de 1992, después de que 20 Estados se hubieran convertido en partes en él. Desde entonces, dos Estados más se han adherido al Convenio.

2. Las iniciativas a raíz de las cuales se preparó el Convenio se adoptaron casi simultáneamente en 1968, en el contexto de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y en la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Tras el examen inicial por parte de ambas entidades, la Asamblea General pidió a la CNUDMI que se encargara de la labor preparatoria, que culminó con la conferencia diplomática de Hamburgo.

3. El 9 de diciembre de 1993, la Asamblea General, tras otros llamamientos similares, aprobó la resolución 48/34 en la que invitó a todos los Estados a que consideraran la posibilidad de convertirse en partes en las Reglas de Hamburgo y pidió al Secretario General que continuara redoblando sus esfuerzos por promover una mayor adhesión al Convenio.

4. La presente nota tiene la finalidad de resumir los cambios resultantes de la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo, a fin de facilitar las consideraciones de la Comisión sobre las medidas que deban adoptarse para acelerar el proceso de adhesión a las Reglas de Hamburgo.

### A. Régimen que se pretende suplantar con las Reglas de Hamburgo

5. Las Reglas de Hamburgo se prepararon con la finalidad de establecer un régimen moderno y equitativo de responsabilidad por el transporte marítimo de mercancías. Con el nuevo sistema se pretendía suplantar el régimen basado en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Bruselas, 25 de agosto de 1924) ("Reglas de La Haya").

6. El régimen basado en las Reglas de La Haya no es uniforme. Algunos Estados son sólo partes en las Reglas de La Haya originales, mientras que otros se han adherido a las "Reglas de La Haya-Visby", es decir, a las Reglas de La Haya enmendadas por el Protocolo del 23 de febrero de 1968. Además, un número limitado de Estados son partes en el Protocolo del 21 de diciembre de 1979 de las Reglas de La Haya-Visby, que introdujo los Derechos Especiales de Giro para expresar la limitación financiera de la responsabilidad del porteador.

---

<sup>1/</sup> Publicado en Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Documentos Oficiales, A/CONF.89/14 (Acta final de la Conferencia, A/CONF.89/13, anexo I), Naciones Unidas, Nueva York, 1981; Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen IX: 1978, Tercera Parte, I, B; y en un prospecto disponible en la Secretaría de la Comisión.

7. Otro factor que altera la armonía del régimen basado en las Reglas de La Haya es la forma en que los Estados han incorporado a sus respectivas legislaciones las Reglas de La Haya o las Reglas de La Haya-Visby, que no es uniforme debido a que en muchos casos se ha ampliado el ámbito de aplicación de las Reglas. Además, como se observa en el párrafo 17 *infra*, las distintas normas de conversión de las disposiciones del régimen de La Haya relativas a la limitación financiera de la responsabilidad han dado lugar a limitaciones financieras muy dispares.

8. Otro factor que genera incertidumbre con respecto al régimen de La Haya es el hecho de que algunos Estados han elaborado su legislación siguiendo total o parcialmente el modelo de las Reglas de La Haya o de las Reglas de La Haya-Visby sin adherirse a ellas. En los últimos años, algunos Estados han aprobado leyes en que se combinan elementos del régimen de La Haya y de las Reglas de Hamburgo, y otros Estados se disponen a hacer lo mismo; no obstante, en esas leyes la combinación de los dos regímenes no sigue un criterio uniforme.

9. Para las situaciones en que el régimen de La Haya no se aplica, los documentos de transporte contienen a menudo cláusulas ("cláusulas principales") en virtud de las cuales las Reglas de La Haya o, en menos casos, las Reglas de La Haya-Visby se aplican como reglas concertadas contractualmente.

#### B. Algunas diferencias importantes entre los regímenes de Hamburgo y La Haya

10. El alcance y el propósito del presente documento no permiten hacer una descripción exhaustiva de las diferencias entre las Reglas de Hamburgo y el régimen basado en las Reglas de La Haya o en las Reglas de La Haya-Visby. No obstante, a título de información y orientación general, en los siguientes párrafos se reseñan algunas de las principales diferencias <sup>2/</sup>.

---

<sup>2/</sup> Pueden encontrarse estudios más amplios de las diferencias, por ejemplo, en las siguientes publicaciones: Las consecuencias económicas y comerciales de la entrada en vigor de las Reglas de Hamburgo y del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (documento TD/B/C.4/315 (Parte I), 31 de diciembre de 1987); la nota explicativa sobre el Convenio preparada por la Secretaría de la Comisión (documento A/CN.9/306, 19 de febrero de 1988), reproducida en el Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen XIX: 1988, Segunda Parte, IV); Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Reglas de Hamburgo); documentación explicativa preparada para las jurisdicciones del Commonwealth por el Profesor H.M. Joko Smart en asociación con la Secretaría del Commonwealth, 1989; John O. Honnold, Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness - Hague or Hamburg?, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 24, No. 1, enero de 1993, págs. 75 a 109.

#### Ambito de aplicación

11. Las Reglas de Hamburgo se aplican a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes, siempre que el puerto de carga, el puerto de descarga y el lugar en que se haya emitido el conocimiento de embarque u otro documento de transporte estén situados en un Estado contratante. Las Reglas de Hamburgo son aplicables independientemente de si se ha emitido o no un conocimiento de embarque u otro documento de transporte.

12. Según sus disposiciones, las Reglas de La Haya sólo se aplican a los conocimientos de embarque emitidos en un Estado contratante. Las Reglas de La Haya-Visby se aplican a los conocimientos de embarque relativos al transporte de mercancías entre distintos Estados, siempre y cuando el conocimiento de embarque se haya emitido en un Estado contratante, el transporte se inicie en un puerto situado en un Estado contratante, o las partes hayan acordado aplicar el Convenio. Las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby no se aplican cuando en relación con el transporte se emita un documento de transporte distinto del conocimiento de embarque.

#### Período de responsabilidad

13. El régimen de responsabilidad imperativo de las Reglas de Hamburgo abarca el período entre el momento en que el porteador asume la custodia de las mercancías en el puerto de carga hasta que las entrega en el puerto de descarga. Así pues, el régimen de responsabilidad de Hamburgo abarca más que el transporte en sí, cuando el porteador mantiene bajo su custodia las mercaderías antes de la carga o después de la descarga.

14. El régimen de responsabilidad imperativo de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby comienza a partir del momento en que las mercancías se cargan en el buque y finaliza cuando se descargan. Así, en el régimen de La Haya, la responsabilidad del porteador no trasciende los límites definidos, aun cuando el porteador tenga mercancías bajo su custodia antes de cargarlas en el buque o después de su descarga.

#### "Falta náutica"

15. En virtud de las Reglas de La Haya y de las Reglas de La Haya-Visby, el porteador está exento de responsabilidad cuando la pérdida o el daño sean consecuencia de un acto de navegación o administración del buque, aunque sea un acto cometido con negligencia. Las Reglas de Hamburgo siguen la pauta de los tratados internacionales que rigen los otros modos de transporte y no eximen al porteador de negligencia en tales casos.

#### Limitación financiera de la responsabilidad

16. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, la responsabilidad del porteador se limita a 835 Derechos Especiales de Giro por unidad de carga o a 2,5 Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso de las mercancías, si esta cantidad es mayor.

17. Las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby especifican las limitaciones financieras en unidades monetarias expresadas en valor de oro. No obstante, en la práctica, las limitaciones de la responsabilidad difieren ampliamente

a causa de los distintos métodos empleados para la conversión de estas unidades monetarias en moneda nacional. En algunos Estados se utiliza el valor del oro en el mercado como pauta de conversión y en otros países se siguen otros criterios. Cuando se utiliza el valor del oro en el mercado, se obtienen limitaciones de responsabilidad considerablemente superiores a las especificadas en las Reglas de Hamburgo.

18. El Protocolo de las Reglas de La Haya-Visby, de 1979, fija el límite en 666,67 Derechos Especiales de Giro por unidad de carga, o 2 Derechos Especiales de Giro por kilogramo de peso de las mercancías, si esta cantidad es mayor.

#### Carga sobre cubierta

19. Según el régimen de La Haya, el porteador no es responsable de la carga transportada sobre cubierta con un conocimiento de embarque que prevea que la carga se transporte así. En la práctica, la responsabilidad del porteador en esos casos viene regulada por las estipulaciones contractuales que, no obstante, no están sujetas a las reglas imperativas de un tratado internacional.

20. Las Reglas de Hamburgo, teniendo en cuenta las técnicas modernas de transporte, que a menudo suponen la estiba de las mercancías en contenedores sobre cubierta, prevén reglas adecuadas para la carga sobre cubierta.

#### Retraso

21. Las Reglas de Hamburgo prevén una responsabilidad legal en caso de retraso en la entrega de las mercancías. La limitación financiera de esta responsabilidad es 2,5 veces superior al flete pagadero por las mercancías retrasadas. Las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby no prevén responsabilidad por retraso.

#### Responsabilidad del porteador efectivo

22. Las Reglas de Hamburgo, al igual que los convenios internacionales sobre el transporte aéreo de mercancías y el transporte marítimo de pasajeros, regulan la responsabilidad del "porteador contractual" (el porteador con el que el cargador concertó un contrato para el transporte de esas mercancías), así como la del "porteador efectivo" (porteador contratado por el porteador contractual para realizar una parte o la totalidad del transporte contratado por el cargador). Esencialmente, las Reglas de Hamburgo hacen responsable al porteador contractual de la totalidad del transporte, incluida la parte realizada por el porteador efectivo, y permiten al propietario de la carga considerar también responsable al porteador efectivo de la parte del transporte que ha realizado.

23. Las Reglas de La Haya y las Reglas de La Haya-Visby no tratan de la responsabilidad del porteador efectivo que no ha emitido un conocimiento de embarque para el cargador. Ello significa que en virtud del régimen de La Haya el porteador contractual tiene la posibilidad de incluir en el conocimiento de embarque una cláusula que confiera al porteador el derecho a subcontratar una parte o incluso la totalidad de la travesía y, al mismo tiempo, a excluir toda responsabilidad por la parte subcontratada de la travesía.

### "Cláusula principal"

24. De conformidad con las Reglas de Hamburgo, el documento de transporte debe contener una declaración en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones de las Reglas de Hamburgo que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario. Además, se dispone que el porteador debe pagar una indemnización al demandante que haya sufrido perjuicios como consecuencia de la omisión de la declaración requerida. Las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby no contienen ningún requisito similar.

### Jurisdicción y arbitraje

25. Las Reglas de Hamburgo contienen disposiciones imperativas en materia de jurisdicción y arbitraje, en virtud de las cuales el reclamante tiene la opción de entablar una acción judicial (o un procedimiento de arbitraje, si se ha convenido previamente) en uno de los siguientes lugares: el lugar del establecimiento 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; o cualquier otro lugar convenido.

26. Las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby no contienen disposiciones sobre la jurisdicción o el arbitraje. Por esta razón se han incluido habitualmente en los conocimientos de embarque cláusulas en virtud de las cuales las reclamaciones deben presentarse en el lugar donde el porteador tenga su establecimiento. Dado que esas cláusulas pueden ser injustas para el propietario de la carga, en varias leyes nacionales se han introducido restricciones legales sobre estas cláusulas de jurisdicción.

### C. Problemas causados por la coexistencia de los regímenes de Hamburgo y La Haya

27. Hasta que el régimen de responsabilidad de las Reglas de Hamburgo sustituya al régimen de La Haya surgirán conflictos de jurisdicciones y problemas prácticos, en particular en las travesías entre Estados que aplican regímenes distintos.

28. Cuando el transporte sea de un Estado parte en las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby a un Estado parte en las Reglas de Hamburgo, el régimen de responsabilidad dependerá del lugar en que se incoe la acción. Si se incoa en el Estado en que se encuentra el puerto de carga, el tribunal aplicará el régimen de La Haya; si el documento de transporte contiene una cláusula que prevé la aplicabilidad de las Reglas de Hamburgo (véase el párrafo 24 *supra*), la eficacia de la cláusula dependerá de si el Estado interesado ha promulgado la disposición sobre el ámbito de aplicación del régimen de La Haya como derecho imperativo. Si la acción se entabla en el Estado en que se encuentra el puerto de descarga, se aplicarán las Reglas de Hamburgo.

29. En el caso del transporte de un Estado parte en las Reglas de Hamburgo a un Estado parte en las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, el tribunal del Estado en que se encuentre el puerto de carga aplicará las Reglas de Hamburgo. El tribunal del Estado en que se encuentre el puerto de descarga podrá aplicar

las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, a condición que el Estado haya hecho extensible al transporte que llega al país la aplicabilidad del régimen de La Haya o de La Haya-Visby, tal como han hecho muchos Estados. De no ser así, el tribunal en el lugar de descarga aplicará sus reglas sobre conflicto de leyes para determinar el régimen aplicable.

30. Si una disputa entra en la jurisdicción de distintos Estados que aplican regímenes distintos, puede haber varias consecuencias adversas. Una de ellas es que el demandante opte por incoar la acción en una determinada jurisdicción con miras a obtener la aplicabilidad de un régimen jurídico considerado como el más favorable al demandante o simplemente para evitar que la otra parte entable una acción en otra jurisdicción menos favorable. Esta búsqueda del fuero más conveniente es contraproducente, puede dar lugar a acciones paralelas, posiblemente con decisiones contradictorias, y puede generar incertidumbre en el reconocimiento y la aplicación de decisiones arbitrales o judiciales.

31. Otra posible consecuencia es que las diversas partes de la carga transportada en un único buque estén sujetas a distintos regímenes de responsabilidad, en función de los Estados en que las distintas partes de la carga fueron cargadas o descargadas, o del lugar en que se hayan emitido los documentos que hagan prueba de los contratos de transporte de las distintas partes de la carga. Esta mezcla de regímenes es contraria a una buena administración, ya que, por ejemplo, impide la utilización de documentación de transporte uniforme que esté en armonía con el régimen de responsabilidad pertinente.

32. Además, puede ocurrir que, en el caso de un buque fletado, el propietario del buque, que a menudo no sabe por adelantado el lugar en que el fletador empleará el buque, ignore en qué caso podrá ser considerado responsable como porteador efectivo en virtud de las Reglas de Hamburgo.

33. Otra consecuencia guarda relación con la conclusión de que, en resumidas cuentas, los usuarios de los servicios de transporte gozan de una mejor protección en materia de responsabilidad en las Reglas de Hamburgo que en el régimen de La Haya. Así pues, se tenderá cada vez más a considerar que un Estado que continúe siendo parte en el régimen de La Haya mantiene una situación en que los porteadores de ese Estado ofrecen a los propietarios de cargas que utilizan puertos de ese Estado un régimen menos favorable que a los propietarios extranjeros de cargas, los cuales pueden contar con la aplicación de las Reglas de Hamburgo.

34. Las propias partes no tienen muchas posibilidades de evitar esas consecuencias estipulando la aplicabilidad de las Reglas de Hamburgo. Una limitación es el hecho de que los clubes P & I de protección e indemnización (entidades aseguradoras mutuas de responsabilidad en los transportes pertenecientes a los porteadores) han declarado, en su empeño por bloquear la promulgación o aplicación de las Reglas de Hamburgo, que si un porteador adopta voluntariamente las Reglas de Hamburgo para una travesía a la que no se aplican obligatoriamente las Reglas, la cobertura del porteador resultará perjudicada. Otra limitación se deriva del hecho de que, con respecto a ciertas cuestiones limitadas pero comercialmente importantes, el régimen de responsabilidad de La Haya favorece más al propietario de la carga que las Reglas de Hamburgo. Dado el carácter imperativo del nivel mínimo de

responsabilidad prescrito por el régimen de La Haya, cabe poner en tela de juicio la eficacia de las estipulaciones a favor de las Reglas de Hamburgo. Por ejemplo, en materia de responsabilidad en caso de incendio, y con respecto a la carga de la prueba, las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby prevén disposiciones más favorables para el propietario de la carga que las Reglas de Hamburgo. Cabe señalar también el caso de la limitación financiera de la responsabilidad que, como se observó en el párrafo 17 *supra*, es inferior en las Reglas de Hamburgo que en las Reglas de La Haya y de La Haya-Visby en los Estados en que se utiliza el valor del oro en el mercado como medida para la conversión de las cantidades de limitación de la responsabilidad.

#### CONCLUSION

35. Los problemas descritos irán desapareciendo a medida que el régimen de La Haya, desigual y considerablemente desfasado, se vaya suplantando por las modernas Reglas de Hamburgo. Sin embargo, este proceso de sustitución ha sido lento y al parecer ello se debe en gran medida a puntos de vista como los que se exponen a continuación.

36. En muchos Estados, incluidos los Estados que cuentan con considerables flotas mercantes, se ha expresado la opinión de que, si bien las Reglas de Hamburgo constituyen el régimen óptimo y más moderno, no habría que adherirse a ellas hasta que ciertos Estados lo hubieran hecho. Suele argumentarse que debería aplazarse toda acción legislativa hasta que las Reglas de Hamburgo fueran aceptadas por determinados Estados con los que el Estado interesado mantiene estrechos vínculos de comercio marítimo. Esta actitud puede ser la principal causa de la lentitud de los progresos en la aceptación de las Reglas de Hamburgo.

37. Algunas personas han planteado la idea de que, dado que en algunos países los portadores se oponen a la adhesión a las Reglas de Hamburgo, habría que intentar revisarlas. Se observará, no obstante, que con la revisión se incrementaría la diversidad de leyes al añadirse un nuevo tratado a los ya existentes, sin que ello garantizara en modo alguno la uniformidad de leyes. Convendría recordar que en el proceso legislativo de elaboración de las Reglas de Hamburgo intervinieron todos los grupos interesados y una representación de Estados verdaderamente universal; durante ese proceso, se ponderaron todos los argumentos, se hicieron concesiones recíprocas bien razonadas, y las negociaciones culminaron con una aprobación muy amplia, tal como se señala en el párrafo 1 *supra*. En vista de tales circunstancias, no parece razonable propugnar una repetición de las negociaciones.

38. Otra opinión, que se ha hecho saber a algunos Estados partes en las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, es que, mientras las Reglas de Hamburgo no estén ampliamente adoptadas, es posible que esos Estados, a fin de modernizar sus leyes, deseen agregar a su legislación ciertas disposiciones basadas en las Reglas de Hamburgo que no estén en contradicción con las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby. Como se señaló en el párrafo 8 *supra*, algunos Estados han aprobado o se disponen a aprobar leyes en que se combinan las disposiciones del régimen de La Haya y las de las Reglas de Hamburgo. Este enfoque tiene el grave inconveniente de que incrementa la disparidad entre las leyes hasta el punto de que los portadores internacionales y sus clientes no

pueden remitirse a un tratado internacional para saber cuáles son sus derechos y obligaciones. Además, para los Estados partes en las Reglas de La Haya o de La Haya-Visby, se plantea la cuestión de si una disposición trasladada de las Reglas de Hamburgo al régimen de La Haya está en conflicto con las obligaciones internacionales derivadas del régimen de La Haya.

39. Las opiniones expuestas se combinan a veces con intensas campañas de presión contra las Reglas de Hamburgo, en que se aducen argumentos inexactos, no probados o exagerados.

40. Es evidente que, a fin de acelerar el proceso de modernización y armonización de las leyes sobre el transporte marítimo de mercancías y de impedir que los puntos de vista mencionados retrasen el proceso, es necesaria una acción concertada y decisiva de los Estados. La Comisión tal vez desee estudiar el modo de lograr esta acción concertada.