'Reglas de Hamburgo' entraron en vigencia en abril último

NUEVO RÉGIMEN INTERNACIONAL EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO PERUANO

Mediante el Decreto Supremo Nº 006-2021-RE, Perú se adhirió al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (1978), conocido mundialmente como las 'Reglas de Hamburgo', instrumento internacional que empezó a regir en nuestro país el pasado 1° de abril y que reemplazó al Convenio para la 'Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque' (Reglas de La Haya-Visby), vigente desde 1964.

Sin duda alguna es un cambio sustancial del marco que norma el transporte marítimo internacional de productos, por el cual se traslada aproximadamente el 80% del comercio mundial y un porcentaje similar de la carga peruana. El principal es el referido a la responsabilidad civil del transportista o naviero.

En opinión del abogado y docente de Derecho Marítimo de la Universidad de Lima, José Antonio Pejovés, las 'Reglas de Hamburgo' son modernas, pues reflejan un mayor equilibrio desde el punto de vista de distribución de riesgo.

"Cuando ocurra un siniestro como la pérdida de la carga, daño o retraso, ahora la responsabilidad es del naviero (transportista) por el principio de presunción de culpa. Antes podía exonerarse aduciendo una culpa náutica o error en navegación, lo cual muchas veces resultaba suficiente ante los jueces o árbitros. Esta situación obligaba al exportador o importador tener un seguro especial", explicó.

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), las 'Reglas de Hamburgo' permitirán la modernización y perfeccionamiento de la legislación nacional con respecto a esta materia.

En ese sentido, destacó que Perú se encuentre ahora bajo este nuevo régimen, más acorde a la logística marítima internacional actual. "Otra variación es que las navieras no podrán imponer el lugar donde se tramite un juicio de reclamación, sino que debe haber un consenso para definir la sede. Anteriormente –con las 'reglas de La Haya-Visby'–, establecían la jurisdicción de la disputa en el 'conocimiento de embarque', lo cual no era negociable", apuntó.

En la región

Perú es el tercer país en adoptar las 'Reglas de Hamburgo' después de Chile y República Dominicana. En el caso de nuestro vecino del sur, el cambio fue exitoso al acompañar el nuevo régimen con la modernización de todo el Libro III del Código de Comercio en 1988.

En esa línea, el vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo de

> "Las 'Reglas de Hamburgo' representan un gran avance para el comercio exterior peruano y los exportadores en general, especialmente los de alimentos (perecibles)".
>
> Juan Carlos León,
> Gerente de la Defensoría del Exportador de ADEX.

Chile, Rafael Durán, refirió que el transporte en su país es un contrato consensual que no necesita ser acreditado con un conocimiento de embarque, solo basta con un correo electrónico, *booking* o la reserva de espacio.

A su turno, Pejovés señaló que, a fin de optimizar la aplicación de las nuevas reglas es necesario un marco legislativo peruano más moderno, como una 'Ley de navegación y comercio marítimo'. "El derecho marítimo peruano está atrapado en el Código de Comercio de 1902; es decir, a estas alturas no puede funcionar un reglamento de hace 120 años. Ya debería derogarse", añadió.

Refirió que, incluso, se presentó un proyecto de ley en 1999 el cual fue rechazado pero podría ser la base de una nueva ley, pues ahora puede ser actualizada con las 'Reglas de Hamburgo'. **J.H.R.**

CUADRO COMPARATIVO SOBRE LAS REGLAS DE COMERCIO EXTERIOR

REGLAS DE LA HAYA-VISBY (1924)	REGLAS DE HAMBURGO (1978)
1 Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque.	1 Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías.
2 Por su antigüedad, regulan un entorno muy diferente al actual.	2 Se ajustan a la dinámica que exige la moderna logística internacional, incluyendo la seguridad en el manejo de carga y transporte.
3 Favorecen más al transportista o naviero.	3 Son más favorables al cargador o embarcador.
4 Establecen responsabilidades genéricas para el transportista y no son precisas.	4 Establecen responsabilidades muy precisas para el transportista.
5 La responsabilidad del transportista es de 'gancho a gancho' (de la nave).	5 La responsabilidad del transportista es de 'puerto a puerto'.
6 Principio de la 'debida diligencia'.	6 Principio de la 'culpa presunta'.
7 No favorece la previsibilidad de los servicios conexos relativos al flete básico.	7 Favorece la transparencia y previsibilidad de los servicios del mercado logístico.
8 Se elevan los costos de transporte y los riesgos soportados por los dueños de la carga.	8 Se sinceran los costos de transporte y se equilibran los riesgos de todas las partes.
9 El 'contrato de transporte marítimo' se limita a aquellos casos constatados por un conocimiento de embarque.	9 El 'contrato de transporte marítimo' regula los derechos y obligaciones de todas las partes sin excepción.
10 Régimen jurídico ambiguo y desfasado.	10 Régimen jurídico equitativo y moderno.

Fuente: Conudfi