



## "LAS REGLAS DE ROTTERDAM" UNA NUEVA CONVENCIÓN EN MATERIA MARÍTIMA

Después de casi siete años de análisis y discusión en el seno de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL), el pasado 3 de julio de 2008, la citada Comisión adoptó el texto de borrador final de un nuevo modelo de convenio en materia marítima denominado "Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo" <sup>(1)</sup>

El borrador de convenio fue presentado a consideración de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la cual a través de la Resolución A/Res/62/122 expedida el pasado 11 de diciembre de 2008 en Viena - aceptó el texto del Convenio y lo adoptó.

En esta Resolución, la Asamblea General autorizó la celebración de una ceremonia de apertura para la firma del Convenio la cual se llevará a cabo el próximo 23 de septiembre de 2009 en la ciudad de Rotterdam - Holanda. En la citada Resolución, la Asamblea General recomendó que las normas plasmadas en el Convenio sean conocidas como las "Reglas de Rotterdam".

El objetivo central de las denominadas "Reglas de Rotterdam" consiste en crear una normatividad uniforme que prevea el transporte de mercancías "puerta a puerta" entre dos Estados diferentes y en el cual, una parte de dicho transporte se efectúe a través del modo marítimo.

Con la adopción de esta disposición, las Naciones Unidas buscan alcanzar uniformidad normativa en materia de transporte marítimo con el fin de promover la seguridad jurídica y mejorar la eficiencia y previsibilidad comercial del transporte internacional de mercancías y, de esta manera, remover los obstáculos jurídicos al comercio internacional que se presentan en la actualidad entre los Estados por la aplicación de normas marítimas locales.

Las "Reglas de Rotterdam", una vez entren en vigor en el Estado que las ratifique, reemplazarán todos aquellos Convenios Internacionales que en materia de transporte marítimo haya suscrito y ratificado con anterioridad dicho Estado. <sup>(2)</sup>

Las "Reglas de Rotterdam" además de cubrir aspectos que ya contenían las Reglas de la Haya, Haya Visby y Hamburgo tales como: la responsabilidad del transportador y las limitaciones de responsabilidad, han incluido unas nuevas reglas relacionadas con el empleo de documentos electrónicos de transporte y su negociabilidad. <sup>(3)</sup> Igualmente, las Reglas de Rotterdam, han aumentado los límites de responsabilidad del "porteador" <sup>(4)</sup> por los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de la mercancía. En es-



tas reglas el límite de responsabilidad establecido es de 875 unidades de cuenta <sup>(5)</sup> por bulto o unidad de carga y de 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de reclamación o litigio. <sup>(6)</sup>

Una vez señalado lo anterior, se procede a explicar de forma general cuándo son aplicables estas nuevas Reglas. De acuerdo con los artículos 5 a 7, las Reglas aplican para contratos de transporte de línea regular <sup>(7)</sup> en los cuales el lugar de la recepción y el lugar de entrega de la carga estén situados en Estados diferentes "y" en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descargue de ese

mismo transporte estén situados en Estados diferentes, "siempre y cuando", de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante: 1) El lugar de recepción, 2) El puerto de carga, 3) El lugar de la entrega o, 4) El puerto de descargue.

Adicionalmente, las Reglas señalan que el Convenio es aplicable independientemente de la nacionalidad del buque, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o de cualquier otra parte interesada.



Es de resaltar que el artículo 6 de las Reglas de Rotterdam señala expresamente que el Convenio no aplica para contratos de fletamento ni para otros contratos para la utilización de un buque o cualquier espacio a bordo de un buque. Igualmente, el Convenio no aplica para contratos de transporte no regular.<sup>(8)</sup>

Además de lo anterior, es preciso anotar que la responsabilidad del transportador bajo este Convenio no está limitada al denominado periodo comprendido entre el momento en que las mercancías son cargadas a bordo del buque hasta cuando son descargadas del mismo (pluma a pluma), ni tampoco al

periodo comprendido entre el momento en que las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga y hasta que son entregadas en el puerto de descargue (puerto a puerto), sino que el Convenio cubre el periodo de responsabilidad que comienza desde el momento en que el porteador recibe las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega (puerto a puerto).

Para que tal Convención Internacional aplique, es necesario que la misma contenga normas que regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de sus acciones. Ahora bien, si la Convención Internacional no regula estos temas o, sino es posible determinar el modo de transporte en que sucedió el daño o pérdida de la mercancía o, si no existe una Convención internacional aplicable, el régimen de responsabilidad que deberá aplicarse es el de las Reglas de Rotterdam.

### Conclusión

Con este artículo se ha querido presentar los aspectos que se consideran más importantes de la reciente normatividad marítima internacional que acaba de expedirse. Igualmente, se espera despertar el interés de las autoridades marítimas colombianas, de los profesionales involucrados en esta industria y de los académicos, para que se comience a estudiar y analizar las Reglas de Rotterdam para su posible adopción en el país.

Tal vez la entrada en vigencia de estas nuevas reglas sea una buena oportunidad para que en el país se abra el debate sobre la conveniencia de acoger un Convenio Internacional que regule el transporte por vía marítima, pues hasta la fecha no hay ningún convenio internacional adoptado en esta materia.

En Colombia no podemos cerrar los ojos y desconocer lo que está sucediendo a nivel mundial, la tendencia que se impone es la de buscar la uniformidad en ciertos temas como lo es el tema marítimo, para generar una seguridad jurídica que garantice y mejore la eficiencia y previsibilidad del transporte internacional de mercancías reduciendo de esta forma los obstáculos jurídicos al comercio internacional.





Mientras en Colombia no se adopte en materia marítima alguno de los instrumentos internacionales ampliamente conocidos tales como las Reglas Haya Visby, las Reglas de Hamburgo y, hoy en día, las Reglas de Rotterdam, estaremos perdiendo una gran oportunidad de atraer una mayor demanda de tráficos marítimos internacionales, pues aunque nuestros puertos ofrezcan unas buenas condiciones de operación y costos competitivos, las grandes navieras y los generadores de carga preferirán seguir concentrando sus operaciones de transbordo en aquellos países en los cuales existe el conocimiento que han adoptado una normatividad internacional uniforme que regula cualquier pérdida o daño de la mercancía que pueda suceder en el transporte internacional.



**Para cumplir con las obligaciones derivadas de la aplicación de esta regla "puerta a puerta" la Convención ha previsto el uso de varias formas de transporte para cumplir con el contrato, dando origen a operaciones de transporte multimodal. Respecto de este tipo de operaciones, las Reglas de Rotterdam han establecido el sistema de responsabilidad conocido como "sistema de red o camaleón" según el cual cuando es posible identificar el modo de transporte en que ha ocurrido el daño o pérdida de la carga y se ha verificado que el mismo no ha sucedido durante la ejecución del transporte marítimo las Reglas en principio no aplican; sino que aplica la Convención internacional que regula el modo de transporte en el cual ocurrió tal pérdida o daño**

*Referencias:*

<sup>1</sup>. El texto del Convenio se puede consultar en: [http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral\\_texts/transport\\_goods/2008rotterdam\\_rules.html](http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html)

<sup>2</sup>. De acuerdo con el artículo 89 de las Reglas de Rotterdam, todo Estado que ratifique, acepte o apruebe el Convenio o se adhiera a él y que sea parte de las Reglas de la Haya, Haya Visby y las Reglas de Hamburgo deberá denunciar dichos convenios y sus protocolos.

<sup>3</sup>. Capítulo número 3 de las Reglas de Rotterdam

<sup>4</sup>. Artículo 1 numeral 5 de las Reglas de Rotterdam. Por porteador se entenderá la persona que celebre un contrato de transporte con un cargador.

<sup>5</sup>. Unidades de cuenta - Derechos Especiales de Giro (DEG): El DEG es una unidad de cuenta, creada y asignada a cada país por el Fondo Monetario Internacional en proporción al tamaño de su economía el valor de un DEG puede ser consultado de forma actualizada en la página de Internet del Fondo Monetario Internacional, [www.imf.org](http://www.imf.org).

<sup>6</sup>. Por un lado, en las reglas de la Haya Visby los límites de responsabilidad son: 666,67 DEG por bulto o unidad y 2 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. Por otro lado, en la Reglas de Hamburgo los límites son: 835 DEG por bulto u otra unidad de carga o 2,5 DEG por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

<sup>7</sup>. Es decir, aquel servicio de transporte que se ofrezca al público mediante anuncios o medios similares de publicidad y que incluya el transporte en buques que navegan con regularidad entre puertos determinados y conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público.

<sup>8</sup>. Se entiende por transporte no regular todo transporte que no sea de línea regular

Por: **Leonardo Sicard Abad**, Presidente Asociación Colombiana de Logística ACOLOG, Socio Araújo Ibarra & Asociados  
**Nicolás Martínez Devia**, Máster en Derecho Marítimo, Universidad Erasmus de Rotterdam Abogado Sénior Araújo Ibarra & Asociados S.A