



# CHUBB



# LOGICA

## Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo ("Reglas de Rotterdam")

El Convenio, adoptado por la Asamblea General el 11 de diciembre del 2008, establece un régimen legal uniforme y moderno por el que se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte de puerta a puerta que comprenda un tramo internacional por vía marítima.

El convenio surge para desarrollar y modernizar los antiguos convenios que regían el transporte internacional de mercancías por mar. Esos convenios son principalmente "El convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque" (Bruselas, 25 de agosto de 1924) ("las Reglas de La Haya"), y sus Protocolos ("las Reglas de La Haya-Visby"), y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo, 31 de marzo de 1978) ("las Reglas de Hamburgo").

Las Reglas de Rotterdam ofrecen un marco jurídico tomando en cuenta novedades tecnológicas y comerciales que se han producido en los transportes marítimos específicamente el aumento del transporte en contenedores, el deseo de englobar en un único contrato el transporte de puerta a puerta y la aparición de los documentos electrónicos de transporte. El Convenio brinda a los cargadores y porteadores un régimen universal vinculante y equilibrado que regula el funcionamiento de los contratos marítimos de transporte que puedan comprender otros modos de transporte.

Las Reglas de Rotterdam tienen la intención de proveer una mayor uniformidad al marco legal dentro del cual se rigen los contratos de transporte y logística en el comercio

internacional. Es destacable que las Reglas de Rotterdam no solo se ocupen de cubrir únicamente los trayectos port to port sino que tienen una aplicación en los contratos House to House. Esta amplitud en su aplicación es plenamente ajustada a las necesidades actuales del comercio y la logística internacional, que cada día busca soluciones integrales para sus distintas operaciones. Dentro de los cambios introducidos por las Reglas de Rotterdam se debe destacar la eliminación de la culpa náutica dentro de las exoneraciones de responsabilidad que podía alegar el porteador. Igualmente existe un incremento a los límites de responsabilidad por pérdida o daño a las mercancías transportadas.

Algunas de las razones para firmar y posteriormente ratificar el 'Reglamento de Rotterdam' son claras:

- Con cerca de 90% del comercio mundial que se transporta por vía marítima, la industria marítima es global y tiene que regirse por normas internacionales ampliamente aceptadas.
- En el caso de un buque varado, un contenedor de carga robado o dañado, ahora se indica más claramente quién es responsable y responsable de qué.
- Las Reglas de Rotterdam serán aplicables a los contratos para el transporte de mercancías por mar y también se refieren a la conexión de transporte por tierra. Como resultado, el transporte multimodal puede ser cubierto por un contrato y un régimen jurídico aplicable.

## TEMAS RELEVANTES

- Las Reglas de Rotterdam establecen la infraestructura jurídica para el desarrollo del comercio electrónico en el transporte marítimo.
- Las Reglas de Rotterdam crearán más posibilidades para las compañías navieras y terminales para almacenar la carga adicional de la nave.

### Importancia de las Reglas:

- Proporciona al transporte marítimo de reglas uniformes e internacionalmente aceptadas que consideran todos los contratos de transporte.
- Definen de forma precisa las funciones, responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes involucradas en un transporte de puerta a puerta, incluidos prestadores de servicios en tierra.
- Perfeccionan las normas de entrega de la carga, incorporando disposiciones destinadas a prevenir el empleo fraudulento de los documentos de transporte.
- Corrigen los vacíos que se observan en el derecho interno y en los convenios internacionales que obstaculizan la libre circulación de mercancías y establecen disposiciones uniformes sobre las nuevas tecnologías y el empleo de medios electrónicos de comunicación.
- Limitan la responsabilidad, *i.e.*: El artículo 59 establece un límite financiero de las obligaciones del transportista en la cantidad de 875 DEGs (Derechos Especiales de Giro por bulto u otra unidad de carga, o a 3 DEGs por kilogramo de peso bruto de las mercancías que sean objeto de

reclamación o litigio, si esta cantidad es mayor que la precedente. Estos límites no se aplican en dos situaciones:

a) Cuando el cargador declara el valor de las mercancías al transportista, y dicho valor se incluye en el título de transporte (convenio denomina

“contrato”).  
b) Cuando el transportista y el cargador han pactado un límite superior al establecido en el Convenio.

MÉXICO  
DIRECCIÓN DE TRANSPORTES  
Omar Mendoza Lizaola ([omar.mendoza@chubb.com](mailto:omar.mendoza@chubb.com))  
Alfredo Martínez ([alfredo.martinez@chubb.com](mailto:alfredo.martinez@chubb.com))  
Asdrúbal Sánchez ([asanchez@logcaptv.com](mailto:asanchez@logcaptv.com)) editó

Elaboró: Alfredo Martínez