

Las "Reglas de Rotterdam"

**Convenio de las Naciones Unidas sobre el
Contrato de Transporte Internacional de
Mercancías Total o Parcialmente Marítimo**

Caracas, febrero 2010

Reglas de Rotterdam

El Convenio establece un régimen legal uniforme por el cual se regulan los derechos y obligaciones de los cargadores, porteadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte puerta a puerta, siempre y cuando comprenda un tramo internacional por vía marítima.

Reglas de Rotterdam

Aprobado en la Asamblea General del 11 de diciembre de 2008

Ratificado el 23 de Septiembre 2009

Reglas de Rotterdam

Las RR constituyen un marco jurídico uniforme, actualizado a las nuevas realidades comerciales y tecnologías, en el que se busca un mayor equilibrio entre los distintos actores del negocio marítimo, incluyéndose la contenerización de la carga, los documentos electrónicos de transporte y en general, se traducen en un régimen universal aplicable al transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo.

Reglas de Rotterdam

Firmado en 23 Septiembre 2009

- Armenia
- Camerún
- Congo
- Dinamarca
- España
- **Estados Unidos de América**
- Francia
- Gabón
- Ghana
- Grecia
- Guinea
- Madagascar
- Nigeria
- Noruega
- Países Bajos
- Polonia
- Senegal
- Suiza
- Togo

Reglas de Rotterdam

Firmas posteriores

- Niger 22 octubre 2009
- Malí 26 octubre 2009

REGLAS DE ROTTERDAM

- El tráfico marítimo internacional pasó de 2.500 millones de toneladas en 1970 a 6.400 millones de toneladas en 2005
- Llama la atención que el mayor incremento no se da en el sector petróleo crudo y derivados sino en el de carga seca distinta a graneles. Es decir, carga contenerizada.

Ámbito de aplicación

- Solo se aplican al tráfico regular, no al transporte ocasional.
- Expresamente quedan excluidos los contratos de fletamento así como otros contratos de Utilización de la nave o de espacios a bordo (flet. de slots y flet. de espacios)

Ámbito de aplicación II

- El lugar de la recepción y el lugar de la entrega deben estar ubicados en Estados diferentes y que el puerto de carga y puerto de descarga de un transporte marítimo estén ubicados en Estados diferentes, siempre y cuando el lugar de recepción o el puerto de carga o el puerto de descarga o el lugar de la entrega, estén en un Estado Contratante.

Definiciones

- Contiene muchas definiciones, varias de ellas un tanto confusas.
- Algunas, como por ejemplo parte ejecutante, parte ejecutante marítima, cargador documentario, parte controladora, incluyen a mas actores dentro del esquema de transporte y específicamente en lo atinente a la responsabilidad.

Responsabilidad

- El porteador debe transportar las mercancías y llevarlas a destino y entregarlas al destinatario.
- Su responsabilidad inicia cuando recibe la mercancía y termina cuando la entrega.
- Queda exonerado si el daño no es imputable a su culpa y tiene cerca de 30 causales de exoneración.

Responsabilidad del cargador

- El cargador deberá, salvo pacto en contrario, entregar al porteador las mercancías preparadas para su transporte.
- Debe facilitar toda la información relativa a la mercancía para la elaboración del contrato y la emisión de los documentos de transporte.
- El cargador será responsable de la pérdida del porteador si este prueba que la pérdida fue por culpa de aquel.

Puertos y operadores portuarios

- Por parte ejecutante entendemos a quien realice alguna obligación a instancia o control del porteador (subcontratistas independientes)
- Por parte ejecutante marítima entendemos a aquel que ejecuta alguna actividad del transportador antes del embarque y después del desembarque (operadores portuarios)

puertos



Irriwadi – Myanmar enero 2010



Irriwadi



Reglas de Rotterdam

Yelitza Suárez Guevara
Caracas, febrero 2010