



**UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO**  
**FACULTAD DE DERECHO POLÍTICA Y DESARROLLO**

**TÍTULO:**

**DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE  
ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO  
INTERNACIONAL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO  
PREVIO A OPTAR POR EL GRADO DE ABOGADO DE LOS  
TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR**

**NOMBRE DEL ESTUDIANTE**

**GIOVANNI ADRIÁN REYES MUÑOZ**

**NOMBRE DEL TUTOR:**

**ABG. OSCAR ANDRÉS DEL BRUTTO ANDRADE, MSc.**

**SAMBORONDÓN, SEPTIEMBRE 2017**

# **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

Giovanni Reyes Muñoz, Bachiller Billingüe, Universidad de Especialidades Espíritu Santo, Ecuador; Facultad de Derecho, Política y Desarrollo, Edificio P, Universidad de Especialidades Espíritu Santo. Km 2.5 Vía Samborondón.

## **Resumen**

El objetivo del presente trabajo es describir los problemas de implementación de los convenios que regulan el comercio marítimo internacional y el transporte internacional de mercadería en el Ecuador por vía marítima. Investigando las limitaciones de la legislación nacional, la cual no cubre las necesidades regulatorias: establecen así los problemas de aplicación de las Reglas de la Haya-Visby que están vigentes en el país. En el Ecuador no está reglamentado, ni definido el comercio internacional de mercaderías, y menos aún el contrato de transporte internacional de mercadería, lo cual trae inconvenientes al momento de establecer responsabilidades civiles en la firma de los contratos y delimitar las actividades que realizan las partes ejecutantes. Además, en este trabajo se exploran los posibles beneficios, desventajas y arreglos en la legislación interna para la aplicación de las Reglas de Rotterdam en el Ecuador, con enfoque a la realidad nacional en las diversas etapas del transporte marítimo de mercadería.

***Palabras clave:*** Comercio marítimo internacional, transporte, mercadería, carga, regulación nacional, convenio.

# **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

## **Abstract**

The present study attempts to provide current knowledge about the problems of the application of the agreements that regulate the maritime trade, and the international transport of merchandise. The delimitation of the national legislation, and the agreement that Ecuador is part of The Hague-Visby Rules, and the problems of application. In Ecuador the international trade in goods is not regulated or defined, which has brought inconveniences in establishing the responsibilities for signing transport contracts and the activities performed by the performing parties. In addition, this paper explores the potential benefits, disadvantages and arrangements of applying The Rotterdam Rules in Ecuador, with a focus on the national reality in the various stages of maritime transport of merchandise.

**Keywords:** Maritime trade, international, contract, transport, merchandise, cargo, national regulation, agreement

# **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

## **1. Introducción**

El transporte marítimo es uno de los más importantes motores de la economía moderna y el medio de mayor uso para el intercambio de mercadería. Debido a esto se desarrolló el contrato de fletamento y el contrato de transporte. Este último es uno de los contratos más utilizados, pero menos regulados en las legislaciones nacionales e internacionales. (Organización Marítima Internacional, 2016, pág. 2)

El comercio marítimo es abordado en la legislación del Ecuador por el Código de Comercio, que contiene normativa arcaica y que no se ajusta a las necesidades actuales. Posterior al siglo XX nace la idea de unificar las normas y leyes de comercio marítimo internacional, así como de estandarizar la legislación interna de todos los países. En respuesta a esto surge entre otros el “Convenio Internacional Para la Unificación de Ciertas Reglas en Materias de Conocimientos y su Protocolo Modificadorio” (Las Reglas de la Haya-Visby), vigente en el Ecuador después de su publicación en el Registro Oficial (R.O.), el 1 de febrero de 1978.

Las Reglas de Rotterdam también conocidas como: “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”, traen una nueva propuesta para estandarizar la normativa que regula el transporte internacional de mercadería por vía marítima. Expedida en el 2009, este cuerpo legal contiene mayores aspectos civilistas e incorpora en su articulado las nuevas modalidades de transporte y la utilización de documentos electrónicos. Se trata de una normativa que; agrupada, estructura y establece definiciones precisas y claras sobre las partes que operan en el comercio

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

marítimo y sus correspondientes responsabilidades, unificando los requisitos administrativos y las regulaciones de los estados, con el objetivo de facilitar a la comunidad internacional una normativa supranacional uniforme.

El presente trabajo tiene como objetivo el análisis del comercio marítimo internacional en el Código Comercio y las Reglas de la Haya-Visby de la que el Ecuador es Estado parte, así como las ventajas y desventajas de la ratificación y consecuente aplicación de las Reglas de Rotterdam que incluyen los nuevos mecanismos de contratación, las responsabilidades de las partes interviniente.

### **2. Reglas de comercio marítimo internacional en el Ecuador**

#### *2.1 Regulación Nacional*

Las normas que regulan el comercio marítimo se las encuentra en el libro tercero del Código de Comercio. Esta regulación tiene su origen en la legislación española dictada en 1829, copiada y adaptada a ciertas conveniencias nacionales. (Alvarado Rivas, 2016)

El Código de Comercio ecuatoriano habla del comercio marítimo desde el artículo 724. Empieza definiendo lo que es nave y los derechos correlativos a ésta. De la misma manera se menciona en el artículo 727 las solemnidades especiales que se deben seguir para su enajenación. En el artículo 740 establece que las responsabilidades del capitán y de la nave se extienden desde el gobierno hasta la dirección de la embarcación, convirtiendo al capital en factor del propietario y representante del Cargador. Dentro de las obligaciones a cargo del capitán se encuentra la de escoger los miembros de su tripulación, siempre conforme al número acordado por el propietario y la calidad de los tripulantes; haciéndolo

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

civilmente responsable por la culpa, inobservancia o impericia de la tripulación, lo cual está establecido en el artículo 743 del Código de Comercio ecuatoriano.

El Código de Comercio ecuatoriano no regula precisamente el transporte internacional de mercadería, si no que establece responsabilidades civiles en el comercio marítimo.

### *2.2 Partes Intervinientes en el Comercio Internacional de Mercancía*

Cuando se habla del comercio internacional de mercancía intervienen básicamente el armador, capitán, porteador y el cargador:

**Armador:** No está definido en el Código de Comercio, pero se lo menciona como sinónimo de propietario en el artículo 729. Según la doctrina es la persona natural o jurídica responsable de la misión operativa de la nave, quien la provee de los equipamientos necesarios, preparándolo de esta manera al navío para el servicio de transportación de la mercancía (Gázquez López, 2017)

**Capitán:** Según el artículo 740 del Código de Comercio. “Es el encargado del gobierno y la dirección de la nave, mediante una retribución. Es también factor del propietario de la nave y representante de los cargadores en todo lo relativo al interés de la nave y su carga, y al resultado de la expedición.”

**Fletador:** El Código de Comercio no lo define. Según la doctrina, es la persona natural o jurídica que contrata el uso de la nave por un tiempo determinado con el objetivo de realizar un viaje (Universidad Nacional de Educación, 2012, pág. 137).

**Porteador:** Según el artículo 205 del Código de Comercio “Llámase porteador el que contrae la obligación de conducir. El que hace la conducción por agua, toma el nombre de patrón o barquero.”

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

**Cargador:** Según el artículo 205 del Código de Comercio, es la persona natural o jurídica que, por cuenta propia o ajena, encarga la conducción y dispone se realice el traslado de una mercadería determinada.

### *2.3 El Contrato de Fletamento en el Código de Comercio*

El contrato de fletamento no está definido en el Código de Comercio, pero a partir del artículo 763 se establece lo que debe contener y las responsabilidades que nacen de este. Para una definición más precisa se toma la indicada por los autores Gabaldón y Ruiz Soroa que lo señalan como el contrato en el cual “una de las partes, a la que se denomina naviero, armador o porteador, se compromete a poner su buque a disposición de la otra, denominada fletador o cargador, a cambio de un precio llamado flete y con objeto de transportar las mercancías pactadas en un determinado viaje” (2006, pág. 12). El objeto principal de este contrato de fletamento es el transporte de la carga encomendada desde el lugar de la recepción hasta el puerto de descarga de la mercancía.

Para que se considere completo el contrato de fletamento el Código de Comercio establece en su artículo 763 que este debe contener la siguiente información: 1.- Las características: Clase, nombre y toneladas de la nave; 2.- El lugar de su matrícula y su bandera; 3.- El nombre del capitán y de los contratantes, así como el domicilio de los mismo; 4.- Forma específica por la cual se fleta, ya sea toda la nave o parte de esta, por la cabida, número de toneladas o la cantidad, peso o medida que se obligan respectivamente a cargar y recibir; 5.- Los lugares en el cual se ha convenido entregar la carga y descarga; 6.- El precio convenido y el tiempo de su pago; 7.- La indemnización, o penalización que se

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

pacte para los casos de demora; y, 8.- Cualquiera otra disposición que convengan las partes.

Agregado a estos elementos esenciales del contrato, el Código de Comercio ecuatoriano no se limita al flete del buque o nave en su totalidad, de manera que como se establece en el artículo 766 la nave se la puede fletar entera, por cavidad, por número de toneladas, o cantidad.

Las obligaciones que nacen del contrato de fletamento extraídas de las Reglas de la Haya-Visby y del Código de Comercio son: 1.- Las contraídas por las partes para transportar la mercadería por vía marítima. 2.- Emplear determinado el deber de cuidado y custodia de los bienes por parte del porteado. 3.- La obligación del cargador al pago del valor establecido, para luego entregarlas al puerto de destino. (Sares, 2015, pág. 7)

### *2.4 Conocimiento de embarque en la legislación ecuatoriana*

El conocimiento de embarque “es el documento que acredita el contrato de transporte por vía marítima para el caso de carga fraccionada.” (Dorta Gonzales, 2013, pág. 38) . Según el Código de Comercio en su artículo 816, el cargador y el capitán que recibe la carga, se entregan recíprocamente un conocimiento escrito. Este conocimiento contiene la siguiente información: 1.- La fecha de entrega de la carga; 2.- El nombre y domicilio de capital; 3.- Las especificaciones de la nave: la clase, la nacionalidad, el nombre y las toneladas; 4.- El lugar donde fue realizada la carga, lugar donde se dirige la carga; 5.- La naturaleza, cantidad de las cosas que se han de transportar, las características y sus signos de identificación; 6.- El tipo de contrato de fletamento convenido. Adicionalmente este conocimiento de

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

embarque puede ser librado a la orden, al portador, o a favor de una tercera persona determinada.

La importancia de este documento en el comercio marítimo es que tiene carácter de título de valor debido a que representa mercadería apreciable en dinero y este puede ser transferido a favor de un tercero (Haro, 2012, págs. 49-50).

### **3. Reglas de la HAYA-VISBY**

Las Reglas de la Haya de 1924 fueron promulgadas en el congreso de Bruselas que fue un convenio internacional con el fin de unificar las reglas en materia de conocimientos de embarque. Pretendían aplicar a lo largo del mundo los acuerdos tácitos que existían entre los cargadores y portadores marítimos (Guzmán, 2010, pág. 4). Tenían muchos problemas de implementación; aun cuando los portadores las consideraban justas y provechosas, había ciertos cargadores se negaban a su aplicación por dificultad de adaptar los conocimientos de embarqué a esta nueva normativa. Se toma la decisión de convocar a una conferencia internacional en el puerto de Visby con el fin de darle la capacidad de implementación obligatoria (Rubio, 2014, pág. 89).

Como consecuencia se promulga un protocolo modificadorio llamado Reglas de la Haya-Visby, el 23 de febrero de 1968, convirtiéndose en un mecanismo que pretende unificar los criterios en lo que respecta a las responsabilidades entre el cargador y el amador, estableciendo reglas claras para el comercio marítimo, y el transporte de mercancías. (Roca, 2013, pág. 4). Entraron en vigencia en el Ecuador el 1 de febrero de 1978, posterior a su publicación en el R.O. el día 03 de agosto de 1988.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

El transporte internacional de mercadería como lo establecen las Reglas de la Haya-Visby, es un subgénero del contrato de transporte el cual está regulado por el Código de Comercio ecuatoriano y definido en su artículo 205. Como lo expresa el catedrático español Fernando Díez “El contrato de transporte es aquel por el cual el porteador se obliga, mediante el pago de un precio, a trasladar de un lugar a otro a personas o cosas. Comprendiendo todos los tipos o variedades del transporte, que puede tener, sin embargo, existen diferentes regulaciones según de qué modalidad se trate.” (2016, pág. 51)

Las Reglas de las Haya-Visby, establecen mecanismos de respaldo y fortalecimiento del conocimiento de embarque como documento de circulación y representativo de mercancías ciertas. (Jiménez, 2012, pág. 114)

### *3.1 Objetivos del convenio*

El objetivo de las Reglas de las Haya-Visby, como es mencionado en su artículo 1, es consolidar en un solo cuerpo legal los criterios para la facilitación del tráfico marítimo, y de esta manera simplificar los trámites legales.

La unificación de los trámites de entrada y los requisitos solicitados por el Estado parte a través de la autoridad nacional competente, como uno de los objetivos primordiales que están establecidos: en el artículo 2 del mencionado convenio. Comprometiendo a los gobiernos a cooperar, mediante la adaptación de medidas favorables al ingreso de los operadores del comercio internacional.

Otro de los fines de este convenio es limitar las responsabilidades civiles del porteador frente a los daños de la mercadería durante el traslado de la carga. Pero estando obligados de gestionar de forma diligente la carga y transporte de mercancía, manteniendo la nave en condiciones óptimas para las navegaciones,

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

esto fue para justificar la disminución de la responsabilidad en casos en que: destruya o dañe la carga.

En las Reglas de la Haya-Visby el conocimiento de embarque, uno los instrumentos más utilizados y eje principal del contrato de transporte, se regula de una manera más extensa como se aprecia en el capítulo 2.

### *3.2 La cobertura del Convenio*

Los gobiernos partes deben adoptar protocolos estandarizados para gestionar y facilitar el transporte de mercancía de puerto a puerto. Estos protocolos de ingresos deben ser aplicados por igual sin importar la nacionalidad del navío.

Los trámites de ingreso de la mercancía deben de estar en un régimen simplificado, comprometiéndose los estados partes a unificar y consolidar los trámites reglamentarios que regulen el ingreso y salida de la carga.

El transporte de mercancías debe de seguir las diligencias previas de seguridad, principalmente que el buque o nave se encuentre en condiciones de navegabilidad.

## **4. Conocimiento de Embarque en las Reglas de la Haya-Visby.**

El conocimiento de embarque cumple la función de recibo de la mercadería, contrato de transporte de mercancía, prueba de que existe un contrato de transporte y título valor.

La función principal de la cual se derivan el resto, es como recibo de mercadería; la cual es una prueba de que el porteador o transportista ha recibido del cargado una carga cierta, ya sea en la modalidad en la que esté establecida.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

El conocimiento de embarque debe de contener la siguiente información:

La identificación de la mercancía, con las mismas características con las cuales que se establecen en el documento entregado por el cargador antes del embarque que contendrá. La marca de identificación de la mercadería, el número de bultos enviados, cantidad o peso, según el tipo de carga; y el estado de la mercadería, o condición aparente; por el objetivo de que el consignatario de la carga la entregue en un estado que no es el pactado u óptimo.

Como evidencia de la celebración de un contrato de transporte, el cual por lo general se llega a un acuerdo de forma informal, y este se instrumentaliza.

### **5. Falencias**

La legislación nacional no recopila las necesidades que existen actualmente en el comercio marítimo. El Código de Comercio y Las Reglas de la Haya-Visby no están ajustadas a las exigencias actuales.

El contrato de transporte se sujeta exclusivamente a las obligaciones y responsabilidades establecidas en las Reglas de la Haya-Visby, de la misma manera los derechos inherentes al transportista, las exclusiones de responsabilidad, y privilegios de defensa otorgadas. Los riesgos y limitaciones en la responsabilidad civil del porteador son excluidos del convenio, aun cuando existen en las legislaciones internas de los países, entregando así las Reglas de la Haya-Visby prerrogativas a los porteadores sobre los cargadores.

En el artículo 5 de las Reglas de la Haya-Visby, expresa que las limitaciones contenidas en el convenio no pueden bajo ninguna circunstancia ser inobservadas por el Estado parte, ni por los tribunales de los países, incluso si la

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

normativa limita como es el caso de Código de Comercio no posea normas que limiten la responsabilidad, y el único mecanismo de justificación es la exigencia que existe hacia el armador o el porteador según sea el caso de tener a la nave en condiciones óptimas de navegación y en capacidad de transportar la carga encomendada. Según el catedrático ecuatoriano Ider Valverde “Como vemos, la negligencia o culpa en estos casos no tiene para las Reglas el mismo significado que para la legislación común, ya que se encuentran restringidas al cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones del porteador, y limitada al incumpliendo de estas.” (2014, pág. 209).

Otra de las falencias es la hiper-regulación de conocimiento de embarque que, en vez de convertirlo en una manera precisa de instrumentalizar el contrato de transporte por mar, se convirtió en un formulario creado por las líneas navieras. (Valverde, 2014, pág. 227)

Por otra parte, estas reglas se aplican exclusivamente a los contratos que sean instrumentalizados mediante el conocimiento de embarque o algún documento que tenga características similares que sea un título valor con el cual se garantice el transporte de mercadería.

La carga o mercancía, según las Reglas de la Haya-Visby son “todos los bienes, mercancías, objetos, y artículos de cualquier clase transportados a bordo de un buque distintos del correo, las provisiones de a bordo, piezas de recambio pertrechos y aparejos, efectos y mercancías de la tripulación y los equipamientos de pasajeros”, en otras palabras los bienes muebles o artículos sujetos de valoración económica, poniendo a un lado los semovientes que no son mencionados, debido al cuidado especial durante la trayectoria del viaje.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

El cargamento dependiendo del contrato es colocado en cubierta por el cargador a efectos de que este sea transportando a su destino, eliminando la responsabilidad del operador naviero por los daños o pérdidas de la carga que se produzcan en el buque, definido como toda embarcación que se utiliza para el transporte por agua entendiéndose exclusivamente desde la carga de la mercancía.

### **6. Reglas de Rotterdam y su aplicación en la legislación ecuatoriana.**

#### *6.1 Análisis de las Reglas y naturaleza Judicial*

“Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo” o mejor conocido como las Reglas de Rotterdam, es una propuesta que busca regular más ampliamente la transportación marítima y el comercio internacional de mercadería, el Ecuador no ha ratificado las denominadas Reglas de Rotterdam.

Se firma su apertura en el puerto de Rotterdam, Holanda el 23 de septiembre de 2009. La legislación internacional vigente no posee uniformidad en la regulación, y una de las causas es la existencia de tres regímenes de regulación internacional que son los siguientes: Las Reglas de la Haya, expedidas en 1924; Las Reglas de la Haya-Visby, a la cual el Ecuador está suscrito, expedidas en 1968; Las Reglas de Hamburgo promulgadas en 1978. Estos convenios que tienen poca acogida y se encuentran desactualizados por no estar al día con las necesidades de los comerciantes. (Zuidwijk, 2017)

La legislación interna en cada país regula el comercio marítimo de mercaderías supliendo parte de los vacíos que dejan la normativa internacional la cual se supone que tiene que cubrir los vacíos de las legislaciones internas.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

### *6.2 Partes Intervinientes*

Cuando se habla de las partes más importantes que intervienen en el comercio marítimo respecto a Las Reglas de Rotterdam en el artículo 1 de la convención menciona lo siguiente:

**Porteador** es la persona que celebra un contrato de transporte con un Cargador

**Parte ejecutante** es la persona distinta al Porteador que se comprometa a ejecutar cualquiera de las obligaciones del Porteador en el contrato de transporte o cualquiera de las etapas del transporte de la carga: actuando exclusivamente a supervisión o encargo de Porteador.

**Cargador** se la persona que celebra contrato con el cargador, y se entiende por **Cargador Documentario** la persona distinta al Cargador que acepte ser designada como tal en el conocimiento de embarque o cualquier documento que haga sus veces.

**Tenedor** se considera a la persona que esté en posesión del conocimiento de embarque o cualquier documento que haga sus veces.

**Destinatario** es la persona a la que se le entrega la mercadería en virtud del contrato de transporte o del conocimiento de embarque.

**Parte Controladora** será por defecto el cargador a menos que en contrato de transporte se lo haya designado al destinatario o algún otro tercero.

Las partes intervinientes antes mencionadas son las que se presentan a lo largo del proceso de transporte de carga por vía marítima, desde la recepción de la mercadería hasta el puerto de descarga de la misma. Siendo crucial la delimitación

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

de las actividades que cada una de estas partes realizarán, para así establecer las responsabilidades dentro de la convención y del contrato de transporte.

### *6.3 Ámbito de Aplicación*

El objetivo principal de las Reglas de Rotterdam es la regulación del comercio marítimo y el transporte de mercadería creando una uniformidad y unidad en el régimen de responsabilidades de las transportaciones de mercadería por mar.

Estas reglas se extienden al contrato de transporte internacional de mercancías, ya sea parcial o totalmente marítimo, y las nuevas modalidades de transporte, llegando a mencionar los nuevos documentos electrónicos que se utilizan.

El artículo 5 de las Reglas de Rotterdam establece que el convenio será aplicable a todos los contratos de transporte en los cuales el lugar de envío de la carga sea un país distinto al lugar de recepción. Lo que pretende es regular los viajes internacionales de transporte de mercadería. Adicionalmente este artículo expresa que sin importar la nacionalidad u origen las partes ejecutantes el convenio posee vigencia.

### *6.4 Nuevas modalidades y elementos del Transporte Marítimo en las Reglas de Rotterdam.*

Las Reglas de Rotterdam pretenden extender las fronteras de su aplicación, y regulación. En las legislaciones internacionales anteriores el ámbito de aplicación, y los conceptos que estructuran el comercio marítimo era limitado y difuso.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

Las regulaciones anteriores se encasillaban en el conocimiento de embarque para su aplicación, lo que limitaba las responsabilidades que poseían los portadores, siendo incompatibles a las necesidades actuales, empujando a las empresas de transporte marítimo de mercadería a redactar contratos según sus necesidades, como lo expresa el catedrático ecuatoriano Ider Valverde “...las grandes líneas navieras, deciden y redactan contratos a medida de sus necesidades, y deciden sus propias reglas del juego respecto a las responsabilidades de las partes.” (2014, pág. 22)

La cobertura de las Reglas de Rotterdam se extiende desde el momento en el que la mercadería o carga sale de la bodega del cargador, hasta que son entregadas en la bodega del consignatario. Siendo denominadas, por eso, normas “Door to Door”. A diferencia de las Reglas de la Haya-Visby las cuales solo regulaban el comercio marítimo en los casos que exista un conocimiento de embarque o algún documento que haga sus veces y cubrían desde que se cargaba la mercadería en el navío y hasta que se descargaba en el puerto de destino, por eso la doctrina las denomina “Tackle to Tackle”. (Reig Fabado, 2016, pág. 5)

El periodo de responsabilidad se extiende en las Reglas de Rotterdam, según sea el tipo de transportación, sea solamente marítima o multimodal. En el caso de la transportación marítima la responsabilidad recae sobre el porteador por lo que le ocurra a la carga en el trayecto de puerto a puerto. En el caso de la transportación multimodal la responsabilidad se extiende desde que recibe la carga hasta su lugar de entrega. Sin embargo, esta normativa permite estipular a conveniencia un lugar de recepción o entrega de carga, aun cuando limita que el lugar de recepción no puede pactarse después de que se empieza la operación de

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

transporte, y de la misma manera la entrega no puede establecerse antes de la descarga final de la mercadería. Esto tiene el objetivo de delimitar de una manera clara el periodo de responsabilidad del Porteador, que empieza con el inicio de la operación de transporte (sea donde empezare), y con la descarga final de la mercadería (sea donde terminare).

La nueva regulación no gira exclusivamente al conocimiento de embarque donde se limitaba la responsabilidad al periodo en el cual la carga se encontraba transportada por mar. Las Reglas de Rotterdam regulan y extienden la responsabilidad al transporte multimodal en general con el requisito que exista un tramo marítimo ampliando la esfera de la contratación.

Uno de los nuevos criterios que se implementan son los documentos electrónicos que sustituyen en cierta medida el conocimiento de embarque. Los documentos electrónicos de transporte se abordan de una manera muy amplia desde su artículo 8 hasta el artículo 35, a diferencia de las demás normativas que no los mencionan, ni los regulan de ninguna manera. Las Reglas de Rotterdam consiguen modernizar la legislación acorde a las necesidades actuales. El convenio se adapta más a la realidad actual dejando a un lado la necesidad de un documento físico para instrumentalizar el contrato de transporte.

### *6.5 Transporte Multimodal*

Uno de los aspectos más importantes de esta nueva normativa es la inclusión del transporte multimodal dentro de la regulación del comercio marítimo de mercaderías (Vázquez Ballina, 2012). Las legislaciones nacionales como es el caso del Código de Comercio y las anteriores normativas internacionales regulan el comercio bajo la figura del conocimiento de embarque.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

El transporte multimodal se lo define como la implementación de varios métodos de transportaciones en una sola operación de carga de mercadería. Según Rodríguez Burbano, se trata de “un contrato único para el transporte de mercancías por al menos dos modos diferentes de transporte, ya sea marítimo, aéreo o terrestre” (2010, pág. 333)

Antes de Las Reglas de Rotterdam no existía ninguna normativa nacional o internacional que regule el transporte multimodal, obligando a la aplicación de más de un cuerpo jurídico, creando problemas de aplicación e inaplicabilidad de la normativa. (De La Vega, 2012)

### *6.6 Obligaciones y Responsabilidades*

**Porteadores.** Las obligaciones y responsabilidades del Porteador nacen desde el momento en que se recibe la mercadería y terminan cuando esta es entregada en el lugar pactado al destinatario. (Jiménez Valderrama, 2015)

El artículo 14 de la convención hace razón a la debida diligencia que debe de tener desde el comienzo del viaje hasta llegar a su destino, lo establece como una obligación. Es una manera en la que se justifica la limitación de responsabilidad. Así el porteador ha de obrar de manera juiciosa y tomando las precauciones del caso. Por lo tanto, está exentó de ciertas responsabilidades, como es el del caso fortuito establecido en el artículo 16 de Las Reglas de Rotterdam en el que se puede sacrificar la mercadería por seguridad común de la embarcación y los tripulantes.

Se deja a un lado las justificaciones de error de navegación y de administración de la nave, moviendo la carga de la prueba al porteador en los

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

casos que se encuentra exento de culpa según lo establecido en el numeral tercero el artículo 17 de Las Reglas de Rotterdam.

Sin embargo, el Porteador si no pudiera comprobar que las acusaciones realizadas por el reclamante no son imputables a su culpa o a la culpa de las personas a su cargó, el reclamante será responsable si se comprobare que las circunstancias del problema fueran imputables a él.

Una de las ventajas importantes de las Reglas de Rotterdam es las responsabilidades del porteador expuesta en el artículo 59 de la convención, limitadas a 875 unidades de cuenta por bulto de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de mercancías.

Los perjuicios que puedan ser reputados a la demora o entrega tardía de la mercadería, en el caso de pérdida, daño de la carga o retraso, el transportista será responsable exclusivamente si esta fuera imputable hasta el límite de lo fijado en el convenio que es hasta 2.5 veces el valor del flete. Esto está establecido en el artículo 17 y siguientes

Principalmente Las Reglas de Rotterdam buscan justificar la limitación en la responsabilidad del porteador con la obligación de este de tener la embarcación, y tripulación en condiciones óptimas de navegabilidad y de capacitación. (Pérez Fontana, 2012, pág. 26)

**Cargadores.** Los cargadores en este convenio por primera se les incluye obligaciones. El artículo 27 de las Reglas de Rotterdam manifiesta, dispone obligaciones para la preparación y el acondicionamiento de la carga al momento de la embarcación en el buque. La mercadería debe de estar lista para el transporte

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

el día establecido para el envío de la misma, de tal manera que esté apta para el viaje y no se deteriore por cuenta propia.

También existen obligaciones mutuas como las mencionados en el artículo 28 de la convención, que alude a la atención recíproca que estas partes deben tener en la entrega de información y en los que respecta a las instrucciones requeridas para la correcta manipulación de la carga.

### *6.7 Conveniencia de la Aplicación de Las Reglas de Rotterdam*

La conveniencia en la aplicación de Las Reglas de Rotterdam, es simplificar el comercio internacional de mercadería, establecer reglas claras y uniformes a nivel nacional e internacional.

Como se ha mencionado, en el Ecuador la normativa existente no ha podido estar a la par con las necesidades de los comerciantes. Creando vacíos legales en la aplicación de las normativas existente como es el Código de Comercio que se encuentra desactualizado, y Las Reglas de la Haya-Visby que poseen una faceta pro Porteador y centradas exclusivamente el conocimiento de embarque.

Otras de las ventajas de la aplicación de este convenio son las responsabilidades establecidas y las facetas civilista que se encuentran en el articulado: que hacen mucho más fácil para los cargadores reclamar valores en sentido de compensación por los accidentes o incumplimiento en la entrega de la carga. Un ejemplo de esto es la extensión de la prescripción del plazo para los reclamos como está establecido en el artículo 62 que señala hasta 2 años después del cumplimiento de la obligación.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

Esta mejora la posición de negociación de los cargadores en relación con las demás partes intervinientes; lo cual conviene al Ecuador debido que es un país de cargadores. En las convenciones anteriores se legislaba pro Porteador, creando una situación de desventaja en las negociaciones de transportación.

Se delimita específicamente las partes ejecutantes en el comercio marítimo lo que lleva a un mejor entendimiento de las responsabilidades contractuales, y los reclamos posteriores debido a las demoras o incumpliendo de entrega de la carga.

Otra de las mejoras de esta normativa, es que ya no es necesario que exista un contrato de transporte de mercadería y simultáneamente un conocimiento de embarque, sino que con la simple firma del contrato ya se considera perfeccionado el mismo.

El transporte multimodal es la inclusión más importante y punto de partida para la diversificación del contrato de transporte de mercadería. En Las Reglas de Rotterdam con el solo hecho de existir un tramo de la vía que sea realizada por mar de un puerto de un país a otro, esta normativa lo protege bajo su ámbito de aplicación. Precedente de Rotterdam no existía ningún convenio que ampliara de esta manera el campo de responsabilidad.

### *6.8 Problemas en la Implementación*

Los porteadores, armadores, y líneas navieras deberán revisar y adaptar los contratos a la nueva normativa. Debido al cambio de responsabilidad que existe con Las Reglas de Rotterdam se modificarán las primas de seguros a las que están acostumbradas las partes intervinientes, por ejemplo, al aumentar la responsabilidad en el caso de los porteadores estas aumentarán, pero disminuirá en el caso de los cargadores.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

Otra de las problemáticas de la implementación en el Ecuador, es que se necesita una actualización al Código de Comercio: una demás normativa interna que establezca requisitos administrativos en el comercio marítimo. De igual forma también se necesita una reforma a las normas que regulan la actividad portuaria.

La Ley General de puertos publicada en el R. O. del 15 de abril de 1976, no se ajusta a Las Reglas de Rotterdam; crea instituciones de control que, en vez de facilitar el ingreso y salida de la carga, lo entorpece con disposiciones de la autoridad de turno.

### **7. Conclusión**

La legislación vigente en el Ecuador, sobre todo el Código de Comercio y Las Reglas de la Haya-Visby no se encuentran acorde a las necesidades actuales, y tampoco establecen una carga precisa de responsabilidad contractual a las partes intervinientes del comercio marítimo. La importancia de una reestructuración de la normativa que regula al comercio marítimo internacional en el Ecuador y el mundo va más allá de tener establecido en un cuerpo legal toda la normativa necesaria; esta debe de estar acorde a los requerimientos de las partes interviniente en el comercio marítimo.

El objetivo principal es estandarizar las reglas que regulan el comercio internacional de mercadería para así afrontar controversias bajo una misma normativa a nivel mundial. El Ecuador es un país cuya principal fuente de ingreso son las exportaciones; siendo entonces un país de cargadores, no puede quedarse atrás en la aplicación de una nueva legislación comercial que sea más favorable para los exportadores.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

En conclusión, el gobierno debe estudiar la factibilidad de la ratificación y posterior aplicación de Las Reglas de Rotterdam, que según el estudio realizado si conviene su implementación, debido a sus matices civilistas, de las cuales se destacan las siguientes: La necesidad de un contrato de transporte de mercadería para que se perfeccione; los límites de las responsabilidades que se deslindan de la pérdida, daño o retraso de la entrega de la mercadería; las obligaciones de las partes intervinientes que no se limita a la entrega y recepción de la mercadería, sino que se extiende al deber de cuidado y la facilitación de información; y el valor probatorio de la información declarada en los contratos de transporte de mercadería, normativa internacional que va más acorde con el derecho interno del Ecuador.

Las Reglas de Rotterdam poseen problemas de implementación debido a que el comercio marítimo e internacional de los Estados recibiría un impacto a gran escala y se vería en la necesidad de ser ajustado a la nueva legislación internacional, por lo tanto, los Estados partes tendrían que adaptarse al nuevo modelo de contratación y de responsabilidades contractuales, de igual manera las partes ejecutantes tendrían que hacer frente y reformular su modelo de contratación y adaptar sus documentos tales como: el conocimiento de embarque y contratos.

En el caso del Ecuador nos podemos dar cuenta que para la aplicación de este nuevo convenio se debe de reestructurar toda la legislación interna en la que se hace referencia al comercio marítimo, a los contratos de transporte, conjuntamente reformar el Código de Comercio. De manera tal que toda la legislación nacional

**DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE  
ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO  
INTERNACIONAL**

se encuentre sintonizada con la nueva realidad jurídica que nos trae las Reglas de Rotterdam.

# DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

## 8. Referencias Bibliográficas

- Alvarado Rivas, D. (2016). *HISTORIA DEL CÓDIGO DE COMERCIO ECUATORIANO*. Recuperado el 02 de septiembre de 2017, de Legislacion Mercantil: <http://cyberjullian1983.blogspot.com/2016/02/historia-del-codigo-de-comercio.html>
- Burbano, A. R. (2010). Transporte Multimodal: Régimen Jurídico Y Responsabilidad Del Porteador . Castellón De La Plana, España.
- De La Vega, B. (2012). *Las Reglas de Rotterdam y el Seguro Marítimo de Mercancías. Su Influencia en el Proyecto de ley General de Navegación Marítima: La Duración de La Cobertura* . Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.
- Dorta Gonzales, P. (25 de 09 de 2013). Transporte y Logística Internacional. *Interempresas Logistica, Almacenaje y Transporte*, 38.
- Estella, D. F. (2016). Temario Do Mercantil II. En D. F. Estella, *Temario Do Mercantil II* (pág. 52). Madrid: C. U. Villanueva.
- Farfan, I. V. (2014). *El transporte Martimo de Mercancias por Mar, bajo el Regimen de Conocimiento de Enbarque, y la conveniencia de la Aporbacion de las Nuevas Reglas de Rotterdam*. Guayaquil.
- Gázquez López, R. (2017). El Régimen De Responsabilidad Del Armador O Naviero; Especial Análisis A La Responsabilidad Derivada De Actos Ilícitos Cometidos Por Sus Dependientes . *Resvista de derecho de la Universidad Autonoma de Barcelona*, 12.
- Guzmán, J. V. (octubre de 2010). *Una respuesta Latinoamericana a la "Declaración de Montevideo"*. Comite Maritimo Internacional, Buenos Aires.
- Gabaldón García, J. L. (2006). *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*. Madrid: Manuales Profesionales.
- Haro, B. V. (22 de noviembre de 2012). Los títulos valores en el Perú. *E-Mercatoria*, 11(2), 49-50.
- Jiménez Valderrama, F. (2015). Las Obligaciones del Porteador en el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías. *Revista Chilena de Derecho* , 42(2).
- Jiménez, F. A. (2012). Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías: del Harter Act norteamericano de 1893 a las Reglas de Rotterdam de 2008 y los tratados de libre comercio de Colombia con los Estados Unidos de América y la Unión Europea. (U. d. Colombia, Ed.) *Revista de Derecho de la Universidad del Norte de Colombia*, 38, 114.

## **DELIMITACIÓN, ÁMBITO DE APLICACIÓN DE REGLAS DE ROTTERDAM Y LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL**

- Organización Marítima Internacional. (2016). *El Transporte Marítimo: Indispensable Para El Mundo*. Organización Marítima Internacional.
- Pérez Fontana, O. (2012). *Responsabilidad del Porteador en las Reglas de Rotterdam*. Centro de Estudios de Postgrado de la Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- Reig Fabado, I. (2016). Las Reglas De Rotterdam Sobre Transporte Marítimo Internacional: La Delimitación Del Ámbito De Aplicación . *Revista Boliviana de derecho*(22), 5.
- Roca, J. (2013). Algunas consideraciones sobre las Reglas de Rotterdam. *Informar Informativo Maritimo Parturario*(marzo), 4.
- Rubio, A. A. (diciembre de 2014). Régimen jurídico del transporte multimodal internacional. *Ars Iuris Salmanticensis*, 89.
- Sares, E. (2015). La Capacidad Juridica De Las Navieras De Transporte De Carga Para Decidir Sobre La Tripulacion Y Su Capitan . Machala, El Oro, Ecuador.
- Universidad Nacional de Educacion. (2012). *Direccionari Jurdico Elemental*. Obtenido de Universidad Nacional:  
<http://www.unae.edu.py/biblio/libros/Diccionario-Juridico.pdf>
- Vázquez Ballina, M. (2012). Nuevas reglas de transporte marítimo: Las Reglas de Rotterdam. *T21MX*. Obtenido de T21MX.
- Zuidwijk, A. (septiembre de 2017). *Claves sobre Las Reglas de Rotterdam*. Obtenido de Anotinio Z: <http://www.antonioz.com.ar/reglas-01.php>

### **Leyes Consultadas**

- Convenio Internacional Para la Unificación de Ciertas Reglas en Materias de Conocimiento y su Protocolo Modificatorio (Las Reglas de la Haya-Visby), Registro Oficial, el 1 de febrero de 1978.
- Código de Comercio, Registro Oficial Suplemento 1202 de 20 de agosto de 1960.
- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (Las Reglas de Rotterdam, Viena, 2009
- Ley General de Puertos, Registro Oficial 67 de 15 de abril de 1976