

Informe Legal

SEPTIEMBRE 2009

REGLAS DE ROTTERDAM

¿Qué impacto tendrán las Reglas de Rotterdam en su responsabilidad?



Quiénes somos

Este informe es el primero de una serie cuyo objetivo es compartir los conocimientos legales del Club con nuestros Miembros

Una parte importante de los expertos que trabajan en las oficinas de los Gerentes alrededor del mundo son abogados que pueden asesorar a los Miembros sobre temas generales de P&I relacionados con cuestiones legales, contractuales y documentales.

Estos abogados participan en un equipo virtual, escribiendo sobre cuestiones legales relevantes y actuales bajo el liderazgo de nuestra Directora Legal, Chao Wu.

Este equipo virtual forma parte de Thomas Miller y puede ponerse en contacto con los ejecutivos del UK Defence Club, para compartir experiencias y conocimientos que avalan a la mutua de defensa más grande del mundo, más de 3,500 buques inscritos, tanto en propiedad como fletados.

Si tienen cualquier pregunta en relación a los temas incluidos en este informe contacten con nosotros a través de Chao Wu, estaremos encantados de responderles. El equipo también acepta sugerencias de los Miembros para cuestiones de P&I relacionadas con temas legales y problemas que se puedan incluir en estos informes.

Chao Wu Directora Legal



Chao es Doctora en Derecho, trabaja en Londres como Directora Legal, responsable de proporcionar asesoramiento legal en general, incluyendo orientación sobre aspectos legales de documentos de Clubs de P&I, y aspectos legales de cobertura de los acuerdos contractuales a los Miembros. Representa al Club en varios subcomités y grupos de trabajo del Grupo International de Clubs de P&I. Chao habla Mandarín, Francés y Chino de Shangai.

Tel. directo: +44 207 204 2157
Email: chao.wu@thomasmiller.com

THE AUTHORS

Maya Linkinoska Ejecutivo de Reclamaciones



Maya se unió a Thomas Miller en 2008 dedicándose ahora en exclusiva a tramitar siniestros para los Miembros del Club en Japón. Anteriormente trabajó predominantemente en Nueva Zelanda y Australia como responsable del departamento de reclamaciones de una importante naviera. Maya tiene un Master en Derecho Marítimo de una universidad en Londres.

Tel. directo: +44 20 7204 2212
Email: maya.linkinoska@thomasmiller.com

Marc Duck Ejecutivo de Reclamaciones



Marc se unió a Thomas Miller en Abril de 2005, proveniente de otro Club de P&I donde tramitaba reclamaciones de P&I para Miembros Europeos y Americanos. Es licenciado en derecho, actualmente está estudiando para obtener un Master en Transporte Internacional y Derecho Marítimo.

Tel. directo: +44 20 7204 2110
Email: marc.duck@thomasmiller.com

Reglas de Rotterdam

En Diciembre 2008 la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó el convenio para contratos de transporte internacional de mercancías total o parcialmente por mar. ¿Qué impacto tendrá en su responsabilidad?

La Asamblea General de Naciones Unidas aprobó en Diciembre 2008 el Convenio de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente por Mar (Reglas de Rotterdam). El Convenio estará abierto para firma en una ceremonia a celebrar en Rotterdam del 21 al 23 Septiembre 2009, conociéndose como “Las Reglas de Rotterdam”. El Convenio entrará en vigor 12 meses después de ratificarse al menos por 20 Estados.

El Convenio está diseñado para legislar tanto el transporte marítimo internacional de mercancías como el transporte multimodal internacional de mercancías cuando exista un tramo marítimo en el contrato de transporte. A menudo se describe como un instrumento “marítimo plus”. El amplio ámbito de aplicación se refleja en la nueva terminología del Convenio, cambiando “conocimientos de embarque” y “documento de embarque marítimo” al término general de “documento de transporte”.

Si entra ampliamente en vigor, el Convenio incrementará de forma importante la responsabilidad de los armadores y transportistas marítimos respecto al transporte de mercancías. Se perderá la habitual excepción de error negligente en navegación, gestión o practica del buque. La obligación de ejercer diligencia debida en relación a la navegabilidad del buque se extenderá a la duración del viaje, en lugar de meramente a antes o al comienzo del viaje, como se contempla en las Reglas de La Haya/Visby. Los límites de responsabilidad por bulto o unidad de peso se incrementarán por encima de los límites de las Reglas Hamburgo y de La Haya/Visby. Los armadores y otros transportistas marítimos serán responsables de la negligencia de las llamadas “partes ejecutantes marítimas”, como transportistas marítimos subcontratados, estibadores y terminales. La utilización de conceptos desconocidos y terminología conducirán inevitablemente a la inseguridad jurídica – lo que sin duda mantendrá a los abogados ocupados.

Pero hay un lado positivo. Aunque el nuevo Convenio incrementará las responsabilidades de los

armadores, al hacerlo, ofrece las mejores perspectivas para actualizar la ley de transporte de mercancías por mar con un enfoque uniforme en todo el mundo. Las alternativas de actualizaciones regionales implicarán los mismos (o peores) problemas de mayores responsabilidades e inseguridades jurídicas, pero multiplicados por las dificultades de regímenes conflictivos y solapados. El UK Club, con los otros Clubs del Grupo Internacional, apoya la introducción de las Reglas de Rotterdam, a pesar de la carga adicional de responsabilidad.

Para que los Miembros puedan comparar las Reglas de Rotterdam con el régimen actual, el gráfico adjunto proporciona un resumen comparativo útil de las defensas y limitaciones, no obstante cabe señalar que los términos estándar de los contratos de transporte, a los fines de la cobertura del Club y para elegibilidad del Pooling, siguen siendo en la actualidad las Reglas de La Haya/Visby, que se revisará a la vista del apoyo al próximo nuevo Convenio cuando se abra para ser ratificado.

Usted y su cobertura

Incorporar voluntariamente estas cláusulas en sus contratos puede incrementar la responsabilidad y riesgo de incurrir en responsabilidad que de otra forma no surgiría bajo los acuerdos convencionales. Para estos incrementos se puede exigir una cobertura adicional de seguro.

Los efectos de los incrementos voluntarios en una responsabilidad potencial se describen en la Regla 2, Sección 17, Proviso (a) del Club.

Si tiene cualquier pregunta sobre los acuerdos de cobertura para responsabilidades adicionales potenciales respecto a la mercancía contacte con su suscriptor habitual antes de cerrar cualquier acuerdo contractual.

Disposiciones fundamentales de los convenios

	Reglas de La Haya 1924	Reglas de La Haya/ Visby 1968	US COGSA 1936	Reglas de Hamburgo 1978
Ámbito de aplicación	Conocimientos de embarque emitidos en estado contratante.	<ul style="list-style-type: none"> Conocimiento de embarque emitido en estado contratante Transporte desde puerto en estado contratante Contratos de transporte incorporando Reglas. 	Embarques hacia/ desde Estados Unidos en tráfico extranjero.	<ul style="list-style-type: none"> Conocimiento de embarque emitido en estado contratante Transporte hacia/desde estado contratante Si el conocimiento de embarque lo permite se aplicarán las Reglas.
Aplicación geográfica	Período desde que se cargan las mercancías a bordo del buque hasta la descarga.			Transportista responsable mientras se encuentre "a cargo" de las mercancías en puerto de carga, durante el transporte, y en puerto de descarga, e.g. normalmente desde que las mercancías son entregadas por el remitente hasta su entrega al receptor.
¿Qué contratos están cubiertos?	Contratos de transporte amparados por conocimiento de embarque o documento de titularidad similar, o cuando es emitido bajo o de acuerdo con la póliza de fletamento desde el momento en que tal documento de titularidad regule las relaciones entre un transportista y un titular de la misma.			"Cualquier contrato de transporte por el cual el transportista se compromete mediante el pago del flete a transportar mercancías por mar de un puerto a otro". No es necesario que sea conocimiento de embarque o documento de titularidad. Excluye pólizas de fletamento (excepto si se han incorporado las reglas).
¿Quién es el transportista?	Armador o fletador "que suscriba contrato de transporte con un cargador".			"Cualquier persona a través de quien o en cuyo nombre se suscriba un contrato de transporte con un cargador". Cubre transporte "de facto" y "contractual".
Carga en cubierta	Excluida de las Reglas si se indica transporte en cubierta en cara del conocimiento de embarque. El transporte en cubierta no declarado puede afectar a la capacidad del transportista para contar con defensas, aunque el transportista puede basarse en la limitación por bulto.		Excluida de US COGSA – a menos que en conocimiento de embarque se indique se transporta la carga en cubierta y de hecho así se transporta.	Las Reglas expresamente no excluyen carga en cubierta. El transportista puede comprometerse a transportar carga en cubierta si así lo acuerda con un cargador o según el uso de un tráfico concreto en cuyo caso se debe especificar en el conocimiento de embarque el transporte de mercancías en cubierta.
Entrega de mercancías	No se afirma en las Reglas – Ninguna obligación expresa para entregar mercancías más allá del puerto de descarga, pero el transportista puede contratar el servicio.			El transportista es responsable hasta que las mercancías hayan sido entregadas al receptor.
Ley y Jurisdicción/ Arbitraje	No existen provisiones expresas.			El reclamante puede escoger donde iniciar procedimientos: <ul style="list-style-type: none"> Lugar donde el demandado tenga su lugar principal de actividad o donde se haya efectuado el contrato Puerto de carga o puerto de descarga Lugar especificado en la cláusula de arbitraje Se permite acuerdo de arbitraje. Si se incorpora cláusula de arbitraje en póliza de fletamento ésta debe ser incorporada en conocimiento de embarque.
Limitación de la acción/ prescripción	12 meses	12 meses Se pueden presentar acciones de indemnización después de un año, véase Art. III, 6bis.	12 meses	2 años a menos que se hayan instituido procedimientos judiciales o arbitrales.

relativas al transporte de mercancías

Reglas de Rotterdam 2009

Contratos de transporte si alguno de los siguientes lugares están situados en estado contratante:

- Lugar de recepción
- Puerto de carga
- Lugar de entrega
- Puerto de descarga

Además del transporte por mar:

- Servicios de estibadores/almacenamiento en terminales
 - Servicios de transitarios
 - Transporte nacional por carretera/ferroviario
 - Transporte marítimo
 - Transporte internacional por carretera/ferroviario
- } Si no se aplica ningún convenio de competencia

Contratos de transporte de mercancías por mar mediante pago del flete, puede incluir transporte por otros medios además del transporte por mar.

Incluye "documentos de transporte" y "registros electrónicos de transporte".

Excluye pólizas de fletamento (excepto si se han incorporado las reglas).

Una persona que suscriba un contrato de transporte con un cargador. Inclusión de una "Parte ejecutante" y una "Parte ejecutante marítima".

Las mercancías se podrán transportar en cubierta si:

- Este tipo de transporte es requerido por ley
- Se transporta en contenedores/vehículos adecuados para transporte en cubierta y las cubiertas están especialmente adaptadas para transportar tales contenedores/vehículos
- El transporte en cubierta cumple con el contrato de transporte, costumbres/usos y prácticas de este tráfico

Nota: Si se transportan mercancías en cubierta en casos no permitidos por las razones anteriores y hay pérdidas/daños exclusivamente por este transporte en cubierta, el transportista no tendrá derecho a defensa. Si el transportista acordó transportar las mercancías bajo cubierta y las transporta sobre cubierta lo que provoque pérdida/daño, el transportista no tendrá derecho a limitaciones de responsabilidad.

Obligación del transportista hasta la entrega.

El reclamante puede escoger donde iniciar procedimientos:

- Domicilio del transportista
- Lugar de entrada
- Lugar de entrega
- Puerto inicial de carga o descarga final
- Cualquier tribunal nombrado en una cláusula de jurisdicción no exclusiva acordada

Las partes también pueden acordar arbitraje después de que haya surgido una disputa.

A partir de 2 años desde fecha de entrega o fecha en que las mercancías debían haber sido entregadas se puede iniciar litigio o arbitraje (reclamaciones presentadas por intereses de la carga o transportista).

Se pueden iniciar procedimientos de indemnización después de este período (por lo menos 90 días a partir de la fecha de inicio de acciones contra transportista).

Disposiciones adicionales en las Reglas de Rotterdam

Libertad de contrato

Bajo las Reglas de Rotterdam existe alguna libertad de contrato respecto a los "contratos de volumen" que se definen como:

"Un contrato de transporte que prevé el transporte de una cantidad específica de mercancías en varios embarques durante un período de tiempo acordado".

Los transportistas y cargadores pueden acordar términos para los contratos de volumen que pueden incrementar o disminuir las obligaciones de las partes o las limitaciones de responsabilidad (sujeto a un criterio definido en las reglas). Sin embargo, el transportista no puede excluir sus obligaciones básicas para ejercitar la debida diligencia para que el buque esté en buen estado de navegabilidad y proporcionar una tripulación adecuada, así como suministros y equipamientos.

Derechos de la parte controladora y Transferencia de derechos

Las nuevas reglas incluyen disposiciones para el ejercicio y alcance del derecho de control. El cargador es la parte controladora a menos que designe a otra parte o se transfiera el título. Existen distinciones en el derecho a transferir, dependiendo si el documento es negociable, no negociable o documento electrónico. También requiere que todos los documentos originales sean entregados para llevar a cabo una transferencia de derechos.

Entrega de las mercancías

En las Reglas de Rotterdam las obligaciones del transportista continúan hasta la entrega, como mínimo, entendiéndose "entrega" cuando se reciben las mercancías para su carga o descarga. Aparte de las obligaciones del transportista "para entregar" las mercancías, también existe una obligación por parte del destinatario de aceptarla y acusar recibo. Existe una distinción entre entrega bajo documentos no negociables (que pueden o no requerir entrega) y documentos negociables. También existen disposiciones para mercancías no entregadas.

"Partes Ejecutantes Marítimas"

Existe un nuevo concepto de una "parte ejecutante marítima" que estará sujeto a los mismos derechos y obligaciones de un transportista según definición en las Reglas. Esto incluye las partes como estibadores, puertos, terminales, transitarios, agentes, NVOCC, etc... "La parte ejecutante marítima" estaría atrapada por las reglas si lleva a cabo una actividad en un estado contratante bajo un contrato intermodal de transporte según definición en las Reglas de Rotterdam.

	Reglas de La Haya 1924	Reglas de La Haya/ Visby 1968	US COGSA 1936	Reglas de Hamburgo 1978
Deber de diligencia general del transportista	<p>El transportista ejercerá diligencia debida antes y al principio del viaje para que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ el buque cuente con la tripulación necesaria, esté equipado y tenga suficientes provisiones ▪ las bodegas, etc. estén equipadas y sean seguras para recepción, transporte y mantenimiento de la carga <p>El transportista cargará, manejará, estibará, transportará, mantendrá, cuidará y descargará las mercancías adecuada y cuidadosamente.</p>			<p>El transportista, sus empleados y agentes tomarán todas las medidas que razonablemente pudieran ser necesarias para evitar que se produzcan pérdidas y consecuencias.</p>
Defensas del transportista	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acto, negligencia o culpa del capitán, marinero, práctico o empleados del transportista en la navegación o gestión del buque ▪ Incendio, a menos que haya sido causado por culpa o conocimiento del transportista ▪ Riesgos, peligros y accidentes del mar u otras aguas navegables ▪ Caso de fuerza mayor, acción de guerra o acción de enemigos ▪ Arresto o detención de príncipes, gobernantes, personas o embargo judicial ▪ Restricciones por cuarentena ▪ Acto u omisión del transportista o dueño de las mercancías, su agente o representante ▪ Huelgas, cierres patronales, suspensión o restricción del trabajo por cualquier causa ▪ Disturbios y alborotos civiles ▪ Salvar vidas o intento de salvarlas ▪ Pérdida de volumen o peso o cualquier otra pérdida o daño como consecuencia de defecto inherente, calidad o vicio de las mercancías; embalaje insuficiente ▪ Insuficiencia o carencia de distintivos ▪ Defectos latentes que no se hayan descubierto por diligencia debida ▪ Cualquier otra causa que surja sin que sea atribuible a culpa o conocimiento del transportista. 			<p>No existe lista específica de defensas.</p> <p>El transportista debe probar que él, sus empleados o agentes, tomaron todas las medidas que pudieran ser razonablemente exigibles para evitar la ocurrencia y sus consecuencias.</p>
Notificación de daños	<p>Aviso de pérdidas o daños notificados por escrito al transportista o a su agente antes o en la entrega, o dentro del plazo de 3 días si los daños no son aparentes.</p>			<p>Por escrito al transportista:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ al siguiente día hábil después de la entrega al destinatario ▪ dentro de los 15 días después de la entrega cuando el daño es latente <p>El aviso por demora se efectuará dentro de los 60 días después de la entrega.</p>
Limitación de responsabilidad	100 libras esterlinas por bulto o unidad.	2 DEG por kilo o 666,67 DEG por bulto – lo que sea mayor.	USD 500 por bulto o unidad de carga habitual.	2,5 DEG por kilo u 835 DEG por bulto o unidad de carga – lo que sea mayor.
Responsabilidad por demora	No se afirma en las Reglas.			2.5 veces flete pagadero sobre mercancías demoradas, sujeto a límite superior del flete total en mercancías totales o cantidad de limitación si las mercancías se pierden o destruyen.
Pérdida del derecho a limitar responsabilidad	No existen provisiones especiales.	Se pierde el derecho a limitar si el transportista intenta causar la pérdida o es imprudente sabiendo que se puede producir.	El transportista sólo perderá derecho a limitar si intentó causar la pérdida/daño o incurrió en imprudencia al saber que tal pérdida/daño podría ocurrir.	Se pierde el derecho a limitar si el daño fue provocado intencionadamente, si se tuvo conocimiento de que podía ocurrir o existió imprudencia. También cuando las mercancías son transportadas en cubierta y se acordó transportarlas bajo cubierta.
Carga de la prueba	<p>El cargador debe demostrar que la carga fue entregada al transportista en buen estado y condición pero recibida en destino dañada. Un conocimiento de embarque limpio es evidencia prima-facie de esto. Bajo leyes inglesas el reclamante debe establecer el incumplimiento de la obligación de navegabilidad o fallo para transportar las mercancías apropiada y cuidadosamente. Una vez se haya establecido la carga de la prueba se traslada al transportista quien debe demostrar debida diligencia o aplicación de una de las defensas.</p>			<p>El transportista debe probar que se tomaron medidas necesarias para evitar la pérdida salvo que fuese provocada por un incendio.</p>

Reglas de Rotterdam 2009

Como con las Reglas de La Haya/Visby, la obligación del transportista de ejercitar la diligencia debida para que el buque tenga condiciones de navegabilidad se extiende para cubrir todo el viaje. Ahora es "para que el buque esté y se mantenga en condiciones de navegabilidad".

También incluye una obligación de "entregar" las mercancías.

Las defensas adicionales a las incorporadas en las Reglas La Haya/Visby incluyen:

- Hostilidades de guerra, conflicto armado, piratería, terrorismo
- Carga, manejo, estiba o descarga de mercancías, salvo que el transportista ejecute tal actividad en nombre del cargador o destinatario
- Medidas razonables para salvar o intentar salvar propiedad en el mar
- Medidas razonables para evitar o intentar evitar daños medioambientales
- Actos del transportista acatando los poderes otorgados por los artículos 15 y 16 (relativos a mercancías que pueden convertirse en peligrosas y necesitan ser eliminadas por seguridad común)

Se elimina la defensa por "Error de navegación" y "cualquier otra causa".

El aviso de daños se efectuará en el momento de la entrega, si la pérdida/daño no es aparente dentro de los 7 días siguientes. No se requiere tal aviso cuando la pérdida/daño se determina por una inspección/peritaje conjunto.

No avisar no afecta al derecho a reclamar compensación ni adjudicación de la carga de la prueba. No existirá compensación por demora si se avisa después de 21 días de la entrega.

3 DEG por kilo ó 875 DEG por bulto o unidad de carga – lo que sea mayor.

Responsabilidad por pérdida económica por demora limitada al equivalente de 2.5 veces el flete pagadero sobre las mercancías que han sufrido demora. El importe total pagadero no excederá los límites de responsabilidad bajo las Reglas.

El transportista no puede limitar si el reclamante prueba que la pérdida resultante del incumplimiento de la obligación del transportista fue atribuible a un "acto personal u omisión... llevado a cabo con intención de causar tal pérdida o con imprudencia y con conocimiento de que tal pérdida probablemente podría ocurrir".

Se incluye el daño/pérdida por demora.

Redacción detallada de cómo funciona la carga de la prueba. El transportista es responsable de la pérdida, daño o demora si el reclamante prueba que tal pérdida, daño, demora o acción (causativa o que contribuyó a) ocurrió mientras el transportista era responsable de las mercancías.

El transportista es responsable si el reclamante prueba que la pérdida, daño o demora fue causado o atribuido a: a) mal estado del buque, b) tripulación, equipamiento o suministros del buque inapropiados, c) las bodegas u otras partes del buque (incluyendo los contenedores) no eran apropiados/seguros para el transporte, recepción/conservación de mercancías.

El transportista quedará exonerado de responsabilidad prueba que la causa o una de las causas no es atribuible a su culpa o la de sus subcontratistas, agentes o empleados. Si el transportista no puede probar la ausencia de culpa, deberá probar que el daño fue causado por una de las excepciones incluidas en la lista de defensas.

Material adicional de lectura/ referencias

Información adicional sobre las Reglas de Rotterdam y otros convenios que afectan a la responsabilidad del transporte de cargamentos en la Enciclopedia, en la Zona de Miembros de la web del Club – www.ukpandi.com

También en las siguientes publicaciones:

Publicación de Hill Dickinson's *Shipping At a Glance Guide No.1 "Cargo Conventions: Comparing Hague, Hague-Visby, Hamburg and Rotterdam Rules"* at www.hilldickinson.com (see Marine, Trade & Energy)

And then there were the Rotterdam Rules
D. Rhidian Thomas

Editorial of the Journal of International Maritime Law (JIML) (2008) 14 JIML

The Rotterdam Rules Professor Michael Sturley;
Professor Tomotaka Fujita; Professor G. J. van der Ziel; Sweet & Maxwell – ISBN: 9781847037343

UK P&I CLUB 

UKDC
UK DEFENCE CLUB

Thomas Miller P&I Ltd – London

Tel: +44 20 7283 4646 Fax: +44 20 7283 5614

Thomas Miller (Hellas) Ltd – Piraeus H1

Tel: +30 210 42 91 200 Fax: +30 210 42 91 207/8

Thomas Miller (Americas) Inc – New Jersey

Tel: +1 201 557 7300 Fax: +1 201 946 0167

Thomas Miller (Hong Kong) Ltd – Hong Kong

Tel: + 852 2832 9301 Fax: + 852 2574 5025

www.ukpandi.com / www.ukdefence.com