

Voces: TRANSPORTE INTERNACIONAL - TRANSPORTE DE CARGA - TRANSPORTE MARÍTIMO - TRANSPORTADORA - AGUAS MARÍTIMAS - COMPRAVENTA DE MERCADERÍAS - TRATADOS INTERNACIONALES

Título: Ámbito, aplicación y el carácter multimodal de las reglas de Rotterdam en materia de transporte total o parcialmente marítimo - Durán Sanhueza, Rafael

Autor: Durán Sanhueza, Rafael

Fecha: 25-nov-2009

Cita: MJCH_MJD373 | MJD373

Producto: MJ

Sumario: I.- Introducción; II.- Breve historia del establecimiento de las Reglas de Rotterdam; III.- Ámbito de aplicación y su carácter multimodal; Las Reglas de Rotterdam y su relación con otras convenciones.

(*) Por Rafael Durán Sanhueza

I.INTRODUCCIÓN

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, (1) denominadas Reglas de Rotterdam, recientemente aprobadas por la Asamblea General de la ONU, constituyen el convenio más reciente que en materia de transporte marítimo existe en la actualidad. Uno de sus principales objetivos, es alcanzar de una vez por todas la ansiada máxima de la uniformidad en su regulación. (2) A la fecha se encuentran suscritas por veintiún países desde que fueran abiertas para la firma, el 23 de septiembre de 2009. Uno de sus propósitos es el de reconocer las modernas prácticas existentes, dejando de lado a las regulaciones internacionales anteriores: la Convención de Bruselas de 1924 (3) y su protocolo modificadorio de 1968 (4) y a las Reglas de Hamburgo.(5) (6)

Comenzaremos por efectuar una breve reseña del establecimiento de las Reglas de Rotterdam, para luego referirnos brevemente a su ámbito de aplicación, a su carácter multimodal y a las diversas cuestiones que ello encierra, principalmente en relación con otras convenciones.

II.Breve historia del establecimiento de las reglas de rotterdam

Las Reglas de Rotterdam, nacieron en el seno del Comité Marítimo Internacional (CMI (7)) en abril de 1988 cuando la Asamblea del CMI le encomendó al profesor italiano Francesco Berlingieri investigar sobre el estado de la uniformidad de las convenciones existentes en materia de transporte marítimo, a

fin de tratar dicha materia en la Conferencia de Paris de 1990 del CMI. En 1994 los trabajos continuaron, creando primero un grupo de trabajo que analizó los principales problemas que generaban los regímenes existentes en el transporte marítimo, y publicándose diversos reportes sobre la uniformidad en esta área del derecho, (8) siguiendo con su desarrollo en 1997. (9)

Paralelamente Uncitral en 1996 consideró incluir en su programa de trabajo la revisión del transporte marítimo internacional. En ese entonces se acordó entre Uncitral y el CMI comenzar un trabajo en conjunto. Éste fue abordado formalmente por el CMI, el que se abocó a la ardua tarea de realizar un proyecto de un nuevo instrumento que regulara diversas materias concernientes al transporte marítimo, concluyendo en 2001 con la entrega del borrador de dicho instrumento a Uncitral en diciembre de dicho año. (10)

A su turno, en ese mismo año 2001, (11) Uncitral había establecido nuevamente el Grupo de Trabajo en Derecho del Transporte con miras a trabajar en su propio borrador de un nuevo instrumento en transporte marítimo internacional. El propósito de ese grupo era terminar con la multiplicidad de regímenes existentes en materia de responsabilidad y actualizar el transporte marítimo internacional a las necesidades y realidad de las prácticas modernas del negocio naviero.

El borrador de dicho instrumento estuvo listo en enero de 2008, modificándose formalmente ese mismo mes por la Asamblea General de Uncitral, siendo aprobado formalmente por la misma en su 63ª sesión, el 11 de diciembre de 2008.

Luego, el instrumento de Uncitral, finalmente titulado “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo”, se abrió para su firma a contar del 23 de septiembre de 2009, previa realización del Protocolo de Firma que tuvo lugar aquel día, en la ciudad de Rotterdam, Holanda. (12)

III. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SU CARÁCTER MULTIMODAL

Dos de las ideas centrales de las RR, son su aplicación multimodal (y de allí su nombre) siempre que una parte del transporte se realice por mar, favoreciendo la aplicación del transporte “puerta a puerta”, y la relativa libertad contractual que permite (principalmente a propósito de los denominados contratos de volumen) (13).

En la realidad actual del transporte containerizado, la recepción y entrega de la carga por el porteador se efectúan en algún lugar alejado del costado del buque, como sucedía antiguamente. El comercio en contenedores se suele, por ello, efectuar en el marco de un conocimiento de embarque negociado o bien de “puerto a puerto” (port to port) o bien de puerta a puerta (door to door), o conforme a alguna fórmula intermedia. De hecho, la recepción y la entrega de la carga de puerto a puerto suele efectuarse por el porteador en algún terminal o patio de contenedores ubicado en la zona portuaria denominada en ocasiones “estación o parque de contenedores” (container yard), entre muchas otras posibilidades. (14)

Al establecer el transporte multimodal en las condiciones que veremos, las Reglas de Rotterdam, reconocen que “el comercio por contenedores se viene efectuando desde hace algo más de un decenio en el marco de los denominados conocimientos de embarque de “transporte combinado” (COMBICONBILL), que se utilizan por igual para el tráfico de puerta a puerta y para el tráfico de puerto a puerto. El denominado formulario COMBICONBILL (15), conocimiento de embarque de transporte combinado adoptado inicialmente en 1971 por el Consejo Marítimo Internacional y del Mar Báltico (BIMCO) y actualizado en 1995, es un buen ejemplo del tipo de formulario utilizado por un gran número de navieras portacontenedores”. (16)

Una de las grandes ventajas que se obtienen del hecho de contar con una regulación internacional de

carácter multimodal, es la uniformidad respecto de los estatutos que reglan cada una de las etapas o tramos que haya comprendido el respectivo transporte. Sin embargo, esa pretendida uniformidad choca con la existencia de regímenes de derecho interno potencialmente conflictivos y de convenios internacionales aplicables a los diversos segmentos de una operación de puerta a puerta (17)-(18), lo que es reconocido en los documentos de Uncitral. (19)

De lo anterior se sigue que la definición que las RR entregan del contrato de transporte sea acorde con lo indicado, entendiendo por tal a “todo contrato en virtud del cual un porteador se comprometa, a cambio del pago de un flete, a transportar mercancías de un lugar a otro. Dicho contrato deberá prever el transporte marítimo de las mercancías y podrá prever, además, su transporte por otros modos” (art. 1.1.) y en consecuencia “El período de responsabilidad del porteador por las mercancías establecido en el presente Convenio comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento de su entrega.” (art. 12.1).

1.- Aplicabilidad de las Reglas de Rotterdam. Carácter “puerta a puerta”

Esta materia se trata en el Capítulo II, entre los artículos 5 y 7 de las RR. El primero establece que, “a reserva de lo dispuesto en el artículo 6, la convención es aplicable a todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en Estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga 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:

- a) el lugar de la recepción;
- b) el puerto de carga;
- c) el lugar de la entrega, o
- d) el puerto de descarga.

El Convenio es también aplicable sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o cualquier otra parte interesada”. (20)

Por ende, las Reglas de Rotterdam, siempre se aplicarán al transporte que sea puramente marítimo (transporte unimodal), y podrán aplicarse también al transporte que se realice, por otra forma, sea terrestre o aérea (transporte multimodal), que sea necesaria para trasladar las mercancías en condiciones de puerta a puerta.

De esta forma, la existencia de un trayecto marítimo es imprescindible para que las RR puedan aplicarse.(21) De esto deriva en gran parte su denominación de “total o parcialmente marítimo”. Esto no hace más que reconocer que hoy por hoy, la mayor parte del transporte internacional se realiza en condiciones de “bodega a bodega”. (22) Se diferencian, por ende, tanto de las Reglas de La Haya-Visby(23), en que regía el principio “gancho a gancho” y de las Reglas de Hamburgo (24), en que regía el principio de “puerto a puerto”.(25)

Considerando su carácter multimodal, pero que requiere de la existencia de un tramo marítimo, es que se ha llamado a las RR como “convención multimodal marítima”, entre otros. (26)

1.1. Excepciones al carácter de “puerta a puerta”: Autonomía de la voluntad en uso de las normas de la Convención

Como hemos indicado, las RR tienen una vocación de regir “puerta a puerta”. Sin embargo, por aplicación del art. 12.3 se permite expresamente a las partes acordar el momento y el lugar de la recepción y la entrega, con la única restricción que el momento de recepción no puede ser posterior al inicio de las labores de carga, con arreglo al contrato de transporte y que el momento de la entrega no puede ser anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte, todo ello bajo sanción de nulidad.

Se prohíbe por ende, al porteador y cargador acordar un periodo de responsabilidad en términos “gancho a gancho”, pero es perfectamente posible que éste sea en condiciones “puerto a puerto”, en que el cargador entregue las mercancías en un patio de contenedores (container yard) en el puerto de embarque, y que el porteador las descargue en un patio de contenedores en el puerto de descarga, circunscribiendo la responsabilidad de éste último entre dichos patios de contenedores, como sostiene el profesor Fujita.(27)

En este ejemplo otorgado, la recepción de las mercancías en el patio de contenedores se ha producido previo a las labores de carga y la entrega, con posterioridad a la descarga final, bajo el contrato de transporte. (28)

1.2. Excepciones al carácter de “puerta a puerta”: Derivado de la aplicación de una cláusula FIO

Como indica Fujita, es frecuente que el porteador y el cargador acuerden que será este último quien efectúe las labores de carga o de descarga de las mercancías. Tal acuerdo, toma el nombre genérico de FIO. (29)

La validez de esta cláusula, en tanto modificatoria del período de responsabilidad del porteador ha sido largamente discutida. En algunas jurisdicciones los tribunales han entendido que la cláusula FIO determina el ámbito de aplicación del contrato de transporte, disponiendo por ejemplo, que éste puede perfectamente terminar antes de la descarga de las mercancías. En otras jurisdicciones, se ha interpretado entendiendo únicamente como una cláusula que determina los costos de las labores de carga y descarga, pero que no tiene vigor en cuanto exoneración de responsabilidad respecto de los daños causado en algunas de estas etapas, aunque no las haya realizado el porteador. (30)

En nuestro país dos fallos recientes de la Corte Suprema, se han pronunciado por la primera de las posturas, entendiendo que en nada se contraponen a las regulaciones imperativas existentes en Chile en materia de transporte marítimo, y en particular a las normas sobre entrega de las mercancías en destino. De esta forma, en definitiva se rechazaron las demandas interpuestas en que se solicitaba la indemnización de los perjuicios sufridos por dos compañías de seguro, actuando como subrogatarias, derivados de la entrega con faltantes de mercancías a granel porteadas, y producidos específicamente en las labores de descarga, realizados por cuenta del cargador.(31) (32)

Bajo las RR es imposible que una cláusula FIO determine el ámbito del período de responsabilidad del porteador en forma previa la carga de las mercancías y que termine antes de la descarga de las mismas por aplicación del art. 12.3. Sin embargo, el art. 13.2. permite expresamente que el porteador y el cargador puedan estipular que “las operaciones de carga, manipulación, estiba o descarga de las mercancías sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario (33) o el destinatario”. (34) Este precepto en armonía con los arts. 17.2 y 18 determinan la plena validez de los términos FI, FO, FILO, LIFO, FIO, y FIOS, en el sentido que no sólo importan traspasar a los cargadores y/o consignatarios los costos de las operaciones de carga, descarga, estiba, desestiba o trimado que ellos se comprometen a ejecutar, sino también los riesgos de las pérdidas o los daños que puedan experimentar las mercancías durante la realización de estas labores. (35)

Sin embargo, la aplicación de esta concepción determina que el transporte no solo se torne en “puerto a

puerto” sino que eventualmente el ámbito temporal de responsabilidad del porteador vuelve al consabido “gancho a gancho” e incluso más extremo que ello, ya que el porteador incluso podría limitar su responsabilidad al momento en que las mercancías están dentro del buque.

1.3. Excepciones al carácter de “puerta a puerta”: Autonomía de la voluntad dentro de los Contratos de volumen (36).

Por estos se entiende a “todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo”. (37)

En principio esta clase de contratos se encuentran subordinados a las RR, pero con la prevención que el art.80 permite a las partes estipular “derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores” que los establecidos en el Convenio, siempre que cumplan con los requisitos que el propio artículo establece, las que, con todo, no se podrán aparar de ciertas obligaciones que se indican. (38)

Dentro de un contrato de volumen, es posible por ende, que las partes limiten la aplicación el carácter de puerta a puerta de las RR.

Sin embargo, se contrapone en cierta medida a ello, el hecho que por aplicación del art. 80.4 de las RR en relación al art. 14 letras a) y b), no es lícito que se exonere de responsabilidad al porteador, respecto de su obligación de obrar con la debida diligencia, antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para poder mantener el buque en adecuado estado de navegabilidad, y para tripular, armar y avituallar debidamente el buque, y mantenerlo así durante todo el viaje.

2. CARÁCTER INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE

A su turno, el transporte debe revestir el carácter de internacional, esto es ser realizado entre Estados diferentes, por lo que el lugar de recepción o puerto de carga y el lugar de entrega o puerto de descarga, deben encontrarse en Estados diversos. Esto determina su carácter internacional.

Cuestión distinta es la aplicabilidad de las RR, requiriéndose en ello, que alguno de los lugares indicados, se encuentre en un Estado Contratante.

Como se aprecia, los conceptos “Estados diferentes” es diversa de “Estado Contratante”. Respecto de este último, si bien no se encuentra definido en las RR, se deduce de su art. 92 que es aquel Estado que ha firmado, ratificado, aceptado, aprobado o accedido a las Reglas de Rotterdam, y en consecuencia ha contraído una obligación internacional respecto de las RR. (39)

Respecto de su aplicabilidad, entonces solamente es preciso que uno de los cuatro lugares indicados se encuentre en el territorio de un Estado Contratante. Así por ejemplo, imaginando que Argentina reviste tal carácter y Chile y Colombia no lo tienen, en un transporte en que las mercancías hayan sido recibidas para su transporte terrestre en Buenos Aires, siendo porteadas hasta Valparaíso con destino al puerto de Buenaventura y recibidas en este lugar con daños, las RR serán aplicables, siempre que el lugar en que se haga valer la responsabilidad del demandado sea Argentina. (40)

3.- EXCLUSIONES EN SU APLICACIÓN

El artículo 6, del nuevo Convenio, trata de las exclusiones específicas de su aplicación. La idea central es que los contratos de línea no regular (41), no se encuentran regulados por el Convenio, y que los de transporte de línea regular si lo están (42), estableciendo algunas excepciones para ambas reglas generales. (43)

3.1. Transporte de línea regular y transporte de línea no regular

“1. El presente Convenio no será aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular:

- a) Los contratos de fletamento; y
- b) Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque.

2. El presente Convenio no será aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo cuando:

- a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y
- b) Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.”

El transporte de línea regular se encuentra claramente definido en las mismas RR, entendiéndose por tal al “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”.

Sin embargo, la definición de transporte de línea no regular, no es tan clara (todo transporte que no sea de línea regular), siendo arduamente criticada.(44)

Ciertamente se advierte la idea que el transporte de línea no regular es opuesto al de línea regular, pero en que aspectos?. Puede pensarse que: a) el servicio no debe ser ofrecido al público; b) que no se realice a través de publicaciones o similares; c) no sea ofrecido por buques que naveguen con regularidad entre puertos determinados; y d) que no sea ofrecido conforme a un calendario de fechas de navegación a disposición del público.

Sin embargo, como anota Staniland, la intención respecto de cada uno de los puntos indicados en el caso de la letra a) claramente no existió; b) probablemente no existió, c) probablemente si existió y d) probablemente no existió. (45)

Por ende, de todos los elementos del transporte de línea regular, el que se opone a ellos y origina el transporte de línea no regular, es la falta de regularidad en la navegación de buques entre puertos determinados. (46)

3.2. Contratos de fletamento y otros contratos para la utilización de buques

La primera exclusión expresa dentro del transporte de línea regular, es la relativa a los contratos de fletamento, sin contener, en principio, excepciones como sucede en las Reglas de las Haya Visby (47) y las Reglas de Hamburgo. (48)

Ninguna de las convenciones indicadas define que se entiende por contrato de fletamento, a diferencia de nuestro Código de Comercio, el que indica que “Cuando el dueño o armador pone la nave a disposición de otro, para que éste la use según su propia conveniencia dentro de los términos estipulados, el contrato toma el nombre de fletamento. El que pone la nave a disposición de otro se denomina fletante y el que la usa, fletador”. (49) La exclusión se establece en todos los casos, porque en esta clase de contratos prima la autonomía de las partes, mediante las estipulaciones que éstas establezcan en la denominada póliza de fletamento.(50)

La falta de una definición sobre el fletamento en las RR no debiese acarrear mayores problemas ya que la distinción entre un contrato en régimen de conocimiento de embarque (contrato de transporte de mercancías) y el de fletamento, es relativamente clara. Sin embargo, la dificultad se origina por la distinción que hacen las mismas RR entre fletamento y, la segunda exclusión que contempla: “Otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque”, y la expresión “No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque”, utilizadas en los arts. 6.1. y 6.2 (a), respectivamente. (51)

Entendiendo que usualmente se incluyen dentro del concepto clásico de fletamento, a aquel a casco desnudo (bareboat charter), al fletamento por tiempo (time charter) y al fletamento por viaje (voyage charter), (52) dentro de “los otros contratos para la utilización de un buque...” pueden comprenderse, al “fletamento por viajes consecutivos (consecutive trip-charter), el “fletamento por viaje redondo o round charter” y el “tonnage agreement”, entre otros (53), los que también quedan excluidos de la aplicación de las RR.

3.3. Aplicabilidad de las RR en transporte de línea no regular

Según el art. 6.2. las RR únicamente serán aplicable a esta clase de transporte, en caso que a) No exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque; y, b) Se haya emitido un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

Dejando de lado la dificultad de comprender a cabalidad la noción de transporte no regular, el supuesto en que las RR son aplicables al transporte no regular, requiere la concurrencia de dos requisitos; uno positivo: la emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte; y de uno negativo: no exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque. De esto se sigue, que si un documento de transporte es emitido en cumplimiento de un contrato de fletamento, pero que no ha sido negociado entre las mismas partes del transporte no regular, las RR sí serían aplicables, con lo que se vuelve aparentemente a un escenario similar al contemplado en las Reglas de Hamburgo.

Cuestión distinta es que en la gran mayoría de los casos de transporte de línea no regular, creemos que será normal y ordinaria la existencia de contratos de volumen, los que por sus propios términos (vid. art. 80), podrán excluir de la aplicación del Convenio, dentro de los márgenes autorizados.

4. APLICACIÓN A CIERTAS PARTES

Como dispone el art. 7° de las RR: “No obstante lo dispuesto en el artículo 6, el presente Convenio será aplicable a las relaciones entre el porteador y el destinatario, (54) la parte controladora (55) o el tenedor (56) que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del presente Convenio. Sin embargo, el presente Convenio no será aplicable a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito de aplicación a tenor del artículo 6.”

De esta forma, el primer párrafo tiene por efecto, ampliar la aplicación de las RR a las partes que indica, siempre que no sean partes originarias en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de aquellos excluidos de la aplicación de las RR.

Y a su turno, el segundo párrafo, excluye de la aplicación de las RR incluso a las partes originarias, en caso que se trate, dentro del transporte de línea regular, de un contrato de fletamento y de los otros contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque, a los que nos

hemos referido. Y respecto del transporte de línea no regular, no será aplicable a sus partes originarias, salvo cuando no se haya emitido un contrato de fletamento o de otros aquellos contratos para la utilización de un buque o de cualquier espacio a bordo de un buque, y a su turno se haya emitido un documento de transporte o un documento de transporte electrónico.

IV.- LAS REGLAS DE ROTTERDAM Y SU RELACIÓN CON OTRAS CONVENCIONES

1.- Transporte puerta a puerta y los problemas que genera

El transporte puerta a puerta contenido en las Reglas de Rotterdam, en las circunstancias expuestas, determina la aplicación de las RR no solamente al transporte marítimo, sino al terrestre y aéreo, que deban realizarse para cumplir con el transporte en las condiciones expuestas. Ello, eventualmente puede originar un choque o conflicto de convenciones respecto de un tramo no marítimo. De esta forma, como indica Fujita, si un Estado Contratante de las RR es además Estado parte de una convención internacional, imaginemos que regle la responsabilidad terrestre del porteador, ambas serían aplicables al mismo contrato de transporte, en términos tales que el tribunal competente que conozca de la acción por daños a las mercancías, se encontraría ante el dilema enfrentarse a dos convenciones aplicables e incompatibles entre sí. (57)

Por ende, en un caso en que se haya acordado un transporte terrestre internacional entre Argentina y Chile, para que luego en este último país se embarquen vía marítima con destino a Colombia (58), en dicho transporte terrestre serían aplicables dos convenciones; por una parte las Reglas de Rotterdam y por otra el “Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera”, por lo que habiéndose producido los daños en esta etapa, existiría eventualmente un conflicto entre ambos regímenes. (59)

Este tema se ha tratado principalmente en relación al Convenio CMR de 1956, que en materia de transporte terrestre internacional, se encuentra en vigor en más de 50 países, en su mayoría europeos.(60)

La pregunta clave, es determinar si este se trata de un asunto puramente teórico, o realmente existe la posibilidad que se presente el conflicto de convenciones enunciado. (61)

A fin de resolver el asunto, y tomando como base en este el Convenio CMR, se debe determinar si ésta (y todas las otras convenciones que eventualmente colisionen con las RR), son aplicables a los transporte de carácter multimodal gobernados por CMR, en la etapa de transporte terrestre cubierto en los mismos. Algunos autores (62) sostienen que un contrato de transporte marítimo complementado, con transporte terrestre reúne los requisitos de un transporte multimodal, y que por ende, no es un mero transporte terrestre de aquellos que regula CMR. Otros por el contrario,(63) consideran que el Convenio CMR es aplicable al transporte multimodal en tanto y en cuanto a la etapa de transporte terrestre, y que por ende, podría existir un eventual conflicto de convenciones en este caso.

En esto, como concluye Fujita, no se trata en definitiva de cual es la postura correcta, sino que cada Estado tendrá plena autoridad para interpretar las convenciones en eventual conflicto, y habrá algunos que determinarán que el Convenio CMR se aplica al tramo terrestre de un contrato de transporte multimodal, que contemple otro trayecto marítimo, por lo que es razonable concluir que no se trata de un asunto meramente teórico, sino que real y que no debe ser ignorado.(64)

2.- Sistemas en el transporte multimodal

Básicamente existen dos formas sobre el particular de establecer reglas, dentro de un transporte realizado por dos medios diversos. La primera es fijar un “sistema uniforme” en que el régimen

aplicable, abarca todos los daños que se puedan producir en ejecución de cualquier etapa del transporte. Este es el sistema concebido en el Convenio de Naciones Unidas sobre transporte Multimodal de 1980. (65)

La segunda forma en que esto se puede reglar, es estableciendo un sistema que aplique las reglas correspondientes a cada uno de los segmentos del transporte acordado en términos de multimodal. Esto es lo que se conoce como el sistema de redes o “network system”, de esta forma, si el daño se produce durante el tramo terrestre, en el transporte realizado entre Argentina y Chile, sería aplicable el Acuerdo sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil del porteador en el transporte internacional de mercancías por carretera

3.- Solución entregada en las Reglas de Rotterdam

La solución pretendida por las RR se encuentra en su art.26:

“Transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega, se haya producido durante el período de responsabilidad del porteador, pero exclusivamente antes de ser cargadas las mercancías a bordo del buque, o exclusivamente después de ser descargadas las mercancías del buque, el régimen del presente Convenio no impedirá la aplicación de las disposiciones de otro instrumento internacional que, al producirse dicha pérdida o daño, o dicho hecho o circunstancia causante del retraso:

- a) Se habrían aplicado, a tenor del propio instrumento, a la totalidad o a una parte de los actos del porteador en el caso de que el cargador hubiera celebrado con él un contrato separado directamente aplicable al segmento del transporte donde haya ocurrido la pérdida o el daño de las mercancías, o el hecho o la circunstancia causante del retraso en su entrega;
- b) Regulen expresamente la responsabilidad del porteador, su limitación, o el plazo de que se disponga para el ejercicio de acciones; y
- c) No puedan ser excluidas, a tenor del propio instrumento, por pacto contractual alguno, o no puedan serlo en detrimento del cargador.”

Ciertamente la norma evita, en términos generales, el conflicto de convenciones que pudiere presentarse, pero deja subsistentes otros problemas que eventualmente pueden tener lugar, (66) considerando especialmente las dificultades que conllevará localizar el tramo del transporte en que se produjo la pérdida o el daño, o el hecho o circunstancia que haya ocasionado el retraso en su entrega.(67)-(68) Ello en definitiva se relaciona con un problema de causalidad.

Pero el tema central, que es el conflicto de convenciones se termina de zanjar en el art.82 de las RR que dispone “Convenios internacionales aplicables al transporte de mercancías por otros modos de transporte

Nada de lo dispuesto en el presente Convenio afectará a la aplicación de cualquiera de los siguientes convenios internacionales, incluidas sus enmiendas futuras, que regulen la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y que se hallen en vigor en el momento en que el presente Convenio entre en vigor:

- a) Cualquier convenio aplicable al transporte aéreo de mercancías en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable a algún tramo del contrato de transporte;

b) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por carretera en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías cargadas en un vehículo de transporte por carretera que sea transportado a bordo de un buque;

c) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por ferrocarril en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte marítimo de mercancías complementario del transporte por ferrocarril; o

d) Cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por vías navegables interiores en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías sin trasbordo por vías navegables interiores y por mar.”(69)

V.- ALGUNAS CONCLUSIONES

Las Reglas de Rotterdam siempre se aplicarán al transporte que sea puramente marítimo (transporte unimodal), en caso que el puerto o lugar de embarque o recepción y el puerto o lugar de destino o desembarque, se encuentren estados diversos y que uno de ellos sea un Estado Contratante, entre otros requisitos, y podrán aplicarse también al transporte que se realice, además de vía marítima de alguna otra, (transporte multimodal).

Las Reglas de Rotterdam extienden el ámbito de aplicación temporal de sus normas, dejando de lado la etapa del transporte realizada por mar, abarcando todas las etapas del transporte que sean necesarias para desarrollar un transporte en condiciones “puerta apuerta”. Para ello, establecen un sistema multimodal, pero que se aplica únicamente cuando existe una etapa de transporte marítimo acordado.

Sin embargo, esta extensión se puede ver restringida por varias causas; la autonomía de las partes dentro de las reglas propias de la convención; la misma autonomía, pero dentro de un contrato de volumen y por aplicación de una cláusula FIO. En estos tres casos se acota el transporte a uno en condiciones puerto a puerto.

Como vimos, por regla general se aplican al transporte de línea regular, y en los casos que se contemplan al de línea no regular, considerando en ello la dificultad de determinar con precisión cuando concurre esta última clase de transporte. Siendo esencial en ello la existencia de un contrato de transporte, en los términos del art. 1.1., en contraposición a la existencia de un contrato de fletamento, u otros contratos para la utilización de un buque o de un espacio dentro de un buque.

Esa distinción también determinará la aplicación a ciertas partes, que se indican en el art. 7°.

Finalmente, y ante la cuestión de la eventual colisión con otras convenciones en aquellos tramos que sean diversos al marítimo, la Convención resuelve en términos generales adecuadamente el asunto, sin perjuicio de algunas dificultades prácticas que es posible que se presenten.

Notas y referencias bibliográficas

(*) Licenciado en Ciencias Jurídicas por la Universidad Adolfo Ibáñez, Abogado. Ha sido profesor de Derecho Comercial en Universidad Las Américas y asistente de la misma especialidad en la Universidad Marítima. Asociado en Araya & Cía. Abogados.

(1) Aprobado por la Asamblea General de Naciones Unidas el 11 de diciembre de 2008. Su texto

íntegro puede revisarse en: http://www.uncitral.org/pdf/spanish/workinggroups/wg_3/CTCRterdamRulesS.pdf. Accesado por última vez el 1 de noviembre de 2009. En adelante el Convenio, las Reglas de Rotterdam o sencillamente RR.

(2) Vid. Tetley, William: "Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention", en *Tulane Maritime Law Review*, 2000, pp. 775-856; Griggs, Patrick: "Obstacles To Uniformity Of Maritime Law", en *CMI Yearbook*, pp. 158-173. Respecto del análisis económico de la uniformidad en el derecho puede verse: Souchirou Kozuka, "The Economic Implications of Uniformity in Law", *Uniform Law Review (Unidroit)*, 2007, pp. 683-695.

(3) "Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos", aprobada en Bruselas el 24 de Agosto de 1924. Conocidas como Reglas de la Haya.

(4) "Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque", firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968. Conocidas como Reglas de la Haya-Visby.

(5) Oficialmente denominadas "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías", aprobadas por conferencia diplomática del 31 de marzo de 1978 y que entraron en vigencia el 1º de Noviembre de 1992.

(6) De aprobarse las Reglas de Rotterdam y entrar en vigor en un Estado Contratante, éste debiese denunciar las convenciones anteriores.

(7) www.comitemaritime.org

(8) Publicados en el Anuario o Yearbook del CMI de 1995 (pp. 107-243), de 1996 (pp. 342-420) y de 1997 (pp. 288-356).

(9) "A brief history of the involvement of CMI from the inicial stages to the preparation of the Uncitral Draft Convention on Contracts for the internacional Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", en *Yearbook del CMI*, 2009, p. 253.

(10) *Ibidem*.

(11) Realizada entre el 25 y el 13 de julio de 2001 en Viena. Vid. <http://www.uncitral.org/uncitral/es/commission/sessions/34t.html>

(12) Existe abundante bibliografía sobre la etapa de gestación de las RR. Entre otros pueden verse: Alcántara, J.M.: "The new regime and multimodal transport" en *Lloyd's maritime and commercial law quarterly (London)* 3:399-404, 2002; Asariotis, R.: "Draft instrument on transport law: an update on proceedings at the UNCITRAL Working Group" en *Journal of international maritime law (Witney, U.K.)* 9:4:400-402, 2003; Asariotis, R.: "Some recent developments at UNCITRAL and UNCTAD" en *Journal of international maritime law (Witney, U.K.)* 11:1:69-71, 2005; Beare, S.: "Liability regimes: where we are, how we got there and where we are going" en *Lloyd's maritime and commercial law quarterly (London)* 3:306-315, 2002; Berlingieri, F., S. Zunarelli and C. Alvisi: "La nuova Convenzione UNCITRAL sul Trasporto Internazionale di Merci "Wholly or Partly by Sea" (Regole di Rotterdam)" en *Diritto Marittimo (Genova, Italy)* 110:4:1161-1265, 2008; Carlson, M.H.: "U.S. participation in the international unification of private law: the making of the UNCITRAL draft carriage of goods by sea convention" en *Tulane maritime law journal (New Orleans, La.)* 31:2:615-637, 2007; Enríquez, D.: "UNCITRAL y las oscilaciones del régimen jurídico del transporte marítimo

internacional de mercancías. Advertencias en torno a la búsqueda de una tercera vía” en Anuario mexicano de derecho internacional (México, D.F.) 7:79-142, 2008; Thomas, D. Rhidian, ed.: A new convention for the carriage of goods by sea - the Rotterdam Rules : an analysis of the UN Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Witney, England, Lawtext Pub., 2009, entre otros publicados en http://www.uncitral.org/uncitral/en/publications/bibliography_rotterdam_rules.html Visitado el 20/11/2009.

(13) Definido en el art. 1.2 de las RR como “todo contrato de transporte que prevea el transporte de una determinada cantidad de mercancías en sucesivas remesas durante el período en él convenido. Para la determinación de la cantidad, el contrato podrá prever un mínimo, un máximo o cierto margen cuantitativo.”

(14) Documento Uncitral A/CN.9/WG.III/WP.29 párrafos 20 a 23.

(15) https://www.bimco.org/Corporate%20Area/Documents/Document_examples/Bill_of_Ladings/COMBICONBILL.aspx. Visitado el 15.11.09.(16) Documento Uncitral A/CN.9/WG.III/WP.29 párrafo 28.

(17) Documento Uncitral A/CN.9/WG.III/WP.29 párrafo 43.

(18) Lo que precisamente crítica Tetley, William: “Summary of Some General Criticisms of the UNCITRAL Convention” y “Some General Criticisms of the Rotterdam Rules”. Ambos en <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules>, y otros autores. Visitado el 14.11.09

(19) Documento Uncitral A/CN.9/WG.III/WP.29 párrafos 111-125.

(20) Artículo 5° de las RR. Respecto de la nacionalidad de la nave, la cuestión lleva a determinar si el Estado en que se encuentra registrado un buque es sinónimo de la nacionalidad de la nave. Entre nosotros el asunto se resuelve en los arts. 13 y siguientes de la Ley de Navegación D.L. 2.222 de 1979. Igualmente puede verse Domínguez Cabrera, María del Pino: “Problemas relacionados con la nacionalidad del buque” en Revista de Derecho (Valdivia), Vol. XVIII - N° 1 - Julio 2005, pp. 119-144

(21) En ello entendemos que si las partes acordaron que por ejemplo, un transporte se realizaría de bodega a bodega, en un supuesto que las RR fueran aplicables, y las mercancías, por ejemplo, se dañaron irreversiblemente en la etapa de transporte terrestre previa a la marítima, y que en definitiva nunca fueron embarcadas, con lo que no existió propiamente un trayecto marítimo, que las RR igualmente son aplicables, ya que lo primordial en ese caso será la intención de las partes al momento de contratar y que el daño se produjo en ejecución de un contrato regido por las RR.

Como indica Staniland, lo esencial será que el contrato haya previsto imperativamente una etapa de transporte marítimo, aún cuando éste no se haya realizado en definitiva. Así en Staniland, Hilton: “Scope of Application”, en Baatz, Ivonne (et al): The Rotterdam Rules. A Practical Annotation, Informa, 2008, p. 16

(22) Staniland, Hilton: ob. cit., p. 15-16. Vid.Documento Uncitral A/CN.9/WG.III/WP.29 párrafo 25

(23) Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos”, aprobada en Bruselas el 24 de Agosto de 1924. Conocidas como Reglas de la Haya, posteriormente modificada por el “Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque”, firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968. Conocidas como Reglas de la Haya-Visby

(24) “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías” de 1978.

(25) Una breve explicación de esto puede verse en Berlingieri, Francesco: “Multimodal Aspects of Rotterdam Rules”, exposición realizada el 21.09.09 en Holanda, con motivo del protocolo de firma de las RR. Se encuentra disponible en <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20OF.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf>, en que se aborda además la relación existente entre el art. 26 y el 82 de las RR respecto al posible conflicto con otras convenciones. Visitado el 14/11/2009.

(26) *Ibidem*. Asimismo puede verse la exposición del profesor Ranberg, Jan: “UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods wholly or partly by Sea” en la Conferencia de Atenas del CMI, realizada en 2008, en <http://www.cmi2008athens.gr/sub3.3.pdf>. Accesado el 14/11/2009.

(27) Fujita, Tomokata: “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, en *Texas International Law Journal*, 2009, vol. 44 N^o 3, p. 354.

(28) *Ibidem*.

(29) Fujita, Tomokata: *ob. cit.* p. 355. Entre nosotros, puede verse en profundidad a Ramírez Daneri, Rodrigo, Algunas reflexiones acerca de la eventual aplicación en Chile del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, en *Análisis retrospectivo de los 30 años de la Ley de Navegación y los 20 años del Libro III del Código de Comercio chilenos*, pp. 183-210, en particular pp. 196-202.

(30) *Vid.* Fujita, Tomokata: *ob. cit.* p.355.

(31) Causas Roles 3664/2007 de fecha 1 de julio de 2009 y 1883/2008 de fecha 21 de septiembre de 2009). Publicados en el portal de internet www.microjuris.cl, bajo los descriptores MJJ20494 y MJJ21637 respectivamente.

(32) Como indica Fujita es una posición similar a la que han adoptado los tribunales ingleses; posición que puede verse en: *Pyrene Co., Ltd. v. Scindia Steam Navigation Co., Ltd.*, (1954) 2 Q.B. 402 All ER 158 (Q.B.); *G.H. Renton & Co., Ltd. v. Palmyra Trading Co. of Panama*, (1957) A.C. 149; *Jindal Iron and Steel Co., Ltd. and Others v. Islamic Solidarity Shipping Company Jordan Inc.*, (2005) 1 All ER 175 (H.L.). Así en Fujita, Tomokata: *ob. cit.* p. 355, cita al pie n^o 40.

(33) Definido en el art. 1.9 de las RR, como “la persona distinta del cargador que acepte ser designada como “cargador” en el documento de transporte o en el documento electrónico de transporte”.

(34) Definido en el art. 1.11 de las RR, como “la persona legitimada para obtener la entrega de las mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte”

(35) Ramírez Daneri, Rodrigo, *ob. cit.*, p. 201. En el mismo sentido Fujita, Tomokata: *ob. cit.* p. 356 y Delebecque, Philippe: “The New Convention On International Contract Of Carriage Of Goods Wholly or Partly By Sea :A Civil Law Perspective” en *Yearbook del CMI*, 2009, p. 268.

(36) Entre otros, puede verse sobre los contratos de volumen a Berlingieri, F: “Ambito di applicazione e libertà contrattuale” en *Diritto marittimo* (Genova, Italy) 108:4:1016-1021, 2006; Ramírez Daneri, Rodrigo, *ob. cit.*, pp. 202-209; Schelin, Johan: “The UNCITRAL Convention on Carriage of Goods by Sea: harmonization or de-harmonization”, en *Texas International Law Journal*, 2009, vol. 44 N^o 3, pp. 325-326, entre otros. Los contratos de volumen, por la gran libertad que otorgan a la parte con mayor poder negociador; el porteador, han sido duramente criticados por los sectores vinculados a la

carga.(37) Art. 1.2.

(38) Art. 80.4.

(39) Staniland, Hilton: “ob. cit.”, p. 17

(40) A este respecto, como anota Staniland, se produce un problema de interpretación por la redacción del art. 5°. Al indicar que alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante: a) el lugar de la recepción; b) el puerto de carga; c) el lugar de la entrega, o d) el puerto de descarga. Indica, que podría eventualmente estimarse que la noción “puerto” no incluye a la de “lugar” por los términos de redacción del art. indicado, y que por ello, las RR únicamente podrían aplicarse cuando el lugar de recepción o de entrega se encontraran en un Estado Contratante. Vid.

Staniland, Hilton: ob. cit., p. 18

(41) Art. 1.4 de las RR.

(42) Art. 1.3 de las RR.

(43) Honka, Hannu: “Scope of Application”, en Yearbook del CMII, 2009, p. 257.

(44) Tetley, William: “Summary of Some General Criticisms of the UNCITRAL Convention” y “Some General Criticisms of the Rotterdam Rules”. Ambos en <http://www.mcgill.ca/maritimelaw/rotterdamrules>. Visitado el 14.11.09.

(45) Staniland, Hilton: ob. cit., p. 20.

(46) Una de las definiciones ordinariamente criticadas de las RR, precisamente es la relativa al transporte no regular. Vid. Delebecque, Philippe: ob. cit., p. 267

(47) Art. 1 (b).

(48) Art. 2.3. “Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos del fletamento. No obstante, cuando se emita un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el tenedor del conocimiento de que no sea el fletador.”

(49) Art. 927 inciso 2°.

(50) Vid. sobre el fletamento en Chile a Amigo, Marcela: “El fletamento en el Libro II del Código de Comercio chileno”, en Análisis retrospectivo de los 30 años de la ley de navegación y los 20 años del libro III del código de comercio chilenos, Librotecnia, 2008, pp. 147-182.

(51) Staniland, Hilton: ob.cit., p. 20.

(52) Todos definidos para los efectos de la legislación chilena en el Código de Comercio de este país, en los artículos 965, 948 y 934 respectivamente.

(53) Vid. García Infante, Félix: Derecho del Transporte Marítimo. Comentarios, legislación comercial y administrativa, Ediciones Universitarias de Valparaíso, 1993, pp. 215 y ss.

(54) Art. 1.1: “Por “destinatario” se entenderá la persona legitimada para obtener la entrega de las

mercancías en virtud de un contrato de transporte o en virtud de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte”.

(55) Art. 1.13: “Por “parte controladora” se entenderá la persona que con arreglo al artículo 51 esté legitimada para el ejercicio del derecho de control”.

(56) Art. 1.10: 10. “Por “tenedor” se entenderá: a) La persona que esté en posesión de un documento de transporte negociable; y, i) en caso de que el documento se haya emitido a la orden, esté identificada en dicho documento como el cargador o el destinatario, o como la persona a la que el documento haya sido debidamente endosado; o ii) en caso de que el documento sea un documento a la orden endosado en blanco o se haya emitido al portador, sea su portador; o b) La persona a la que se haya emitido o transferido un documento electrónico de transporte negociable con arreglo a los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 9”.

(57) Fujita, Tomokata: ob. cit. p. 357.

(58) Suponiendo que en los tres países fueran Estados Contratantes de las RR.

(59) Su artículo 16. párrafos 1º y 2º establece que:

“1.El porteador será responsable de la pérdida total o parcial de las mercancías y de las averías experimentadas por éstas, así como de toda demora en la entrega, si el suceso que dio lugar a la pérdida o avería o demora se produjo cuando las mercancías se encontraban a su cargo, de conformidad con lo previsto en el artículo 15, salvo lo dispuesto en el artículo 17.

2. Habrá demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas entro del plazo convenido o, en caso de no haberse estipulado plazo, dentro de aquél que sería razonable exigir normalmente a un porteador, teniendo presentes las circunstancias del caso”.

(60)Puede verse el listado de dichos países en http://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html. Accesado el 19 de noviembre de 2009.

(61) Fujita, Tomokata: ob. cit. p. 357.

(62) Vid. Berlingieri, Franco citado por Fujita, Tomokata: ob. cit. p. 357, cita al pie número 52. Igualmente en Van der Ziel: “Multimodal aspects of the Rotterdam Rules”, CMI Yearbook, p. 301.

(63) Vid. fallo dictado en Quantum Corp. Inc. con Plane Trucking Ltd. (2001), citado en Fujita, Tomokata: ob. cit. p. 357, cita al pie número 54.

(64) Fujita, Tomokata: ob. cit. p. 357.

(65) Promulgado en nuestro país el 2 de Junio de 1982 y publicado en el Diario Oficial el 4 de Agosto de ese mismo año. Sin embargo, aún no ha entrado en vigor, por no contar con el número de treinta suscripciones y ratificaciones necesarias para ello.

(66) Vid en Fujita, Tomokata: ob. cit. p. 360-364 tres casos que ejemplifican lo anterior.

(67) Vid. en Alcántara, José Maria: “The Rotterdam rules. Prelude or premonition?”, pp. 4-5, en [http://www.amya.es/sites/default/files/THE%20ROTTERDAM%20RU ES.pdf](http://www.amya.es/sites/default/files/THE%20ROTTERDAM%20RU%20ES.pdf) y Los Aseguradores ante las Reglas de Rotterdam, exposición presentada en el XIV Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, realizada en Punta del Este Uruguay entre los días 8 y 11 de noviembre de

2009. Disponible en <http://www.amya.es/sites/default/files/LOS%20ASEGURADORES%20ANTE%20LAS%20REGLAS%20DE%20ROTTERDAM%20-%20IIDM%202009.pdf> Ambos visitados el 19/11/2009.

(68) En ello, el art. 26 constituye una excepción al art. 17.1 de las RR, respecto de la carga de la prueba del momento en que se produjo la pérdida o sea causaron los daños, o bien tuvo lugar el hecho que causó el retraso en la entrega. Este último art. establece que dicha prueba corresponde al reclamante. En el art. 26, por el contrario, habrá de acreditar tal circunstancia la parte que alegue la aplicación de la convención que sea aplicable respecto al transporte, por ejemplo realizado en forma terrestre. Así en Berlingieri, Francesco: *Multimodal aspects of the Rotterdam Rules*, en la exposición presentada en el marco del coloquio de la ceremonia de firma de las Reglas de Rotterdam, realizado en dicha ciudad entre los días 21 al 23 de Septiembre de 2009, pp. 6-7. Vid en www.rotterdamrules2009.com Accesado el 20/11/2009.

(69) Vid en Fujita, Tomokata: ob. cit. p. 364-365 dos casos que ejemplifican lo anterior.