

Globalización jurídica del Transporte Marítimo Internacional

Juliana Isaza Rendón

Estudiante de Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad Pontificia Bolivariana.

Artículo realizado en el marco del semillero de investigación en Derecho Mercantil Internacional dirigido por el docente Mg. Néstor Raúl Londoño Sepúlveda.

Resumen

Este artículo pretende mostrar la problemática que se ha venido dando con el paso del tiempo, en relación con el transporte mercantil internacional, ya que son múltiples los intentos que se han llevado a cabo para establecer una reglamentación adecuada y eficaz puesto que ni las reglas de la Haya, ni las reglas de Hamburgo, pueden considerarse como una respuesta efectiva para las actuales necesidades de transporte marítimo y es así que tras varios intentos fallidos, y después de múltiples reglamentaciones inútiles e ineficaces, se logra llegar a una cuarta reglamentación denominada las reglas de Rotterdam, las cuales en un principio no tuvieron mucha acogida y no se tenía suficiente confianza en ellas, pues se pensaba que sería una regulación igual a las anteriormente establecidas; esta reglamentación que muchos países anhelaban, daría un giro importante en la historia del transporte mercantil internacional, puesto que se logra unificar la regulación para que pueda así ser aplicada de manera uniforme a todos los países que decidan acogerla.

Palabras clave: Reglas de Rotterdam, derecho mercantil internacional, transporte marítimo internacional.

Introducción

A lo largo de la historia de la humanidad, el hombre se ha dado cuenta de que cada día evoluciona un poco más adaptándose al medio y a las condiciones para poder sobrevivir e interrelacionarse con sus semejantes, es por ello que durante periodos largos y de gran actividad, el hombre cambia, y a la par el medio que le rodea desde todos los aspectos y esferas de la realidad.

Desde el punto de vista de las relaciones del transporte marítimo internacional, hace más de un siglo la comunidad internacional ha peregrinado en la búsqueda de una regulación del transporte marítimo, adaptada a las nuevas tecnologías que surgen constantemente, pero que no basta con un sólo intento porque para obtener ese logro se requiere del esfuerzo y trabajo de muchos años que se ha plasmado en diferentes intentos, ese esfuerzo dio origen a las actuales reglas de Rotterdam, la cual supuso una evolución jurídica basada en valores de la sociedad actual donde predominaba la responsabilidad y seguridad en las actividades del transporte marítimo internacional, que hoy compete a todo el mundo ya que permiten la globalización de estas actividades.

La decisión de los Estados para la conveniencia o no de adherirse a las Reglas de Rotterdam es autónoma y está dentro de su esfera de libertad política, en función de su crecimiento, competitividad y participación en el mercado internacional. No es el caso de Colombia, ya que tiene una visión particular de cómo regular los contratos de transporte marítimo internacional que se plasmó en el código de comercio, por lo que nunca se han adoptado a estos tratados internacionales y mucho menos a este nuevo régimen.

Aspectos básicos de la regulación del transporte marítimo

Son importantes las implicaciones que conllevan el transporte marítimo internacional pues existe la intervención de varios Estados, con regulaciones e intereses contrapuestos, los cuales dificultan la regulación y la resolución de problemas para estos contratos.

El transporte marítimo es esa acción de llevar personas, pasajeros o cosas por mar de un punto a otro, a través de un buque, con un fin lucrativo o turístico (Pérez Ventura, 2012).

El transporte marítimo, es la forma más utilizada para desarrollar el comercio internacional, su finalidad permite transportar mercancías de dimensiones considerables que están localizadas entre dos puntos alejados geográficamente, debido a la flexibilidad y diversidad de buques en los que se transporta la mercancía (Juarez Santos García, 2011).

El aumento que se ha dado durante los últimos tiempos en el comercio mundial no pudo haber sido posible sin el desarrollo de la industria naviera internacional, gracias a las diferentes tecnologías e innovaciones que hicieron más segura la vida humana en el mar, así fue posible que la industria marítima creciera cada vez más.

Hoy este tipo de industria ocupa más del 90% del transporte mundial, esto gracias a la seguridad y protección de las conductas delictivas del hombre que se podían presentar y por supuesto los mecanismos ideados para prevenir la contaminación ambiental (OCDE).

Existen diferentes clases de transporte marítimo. En primer lugar se encuentra el transporte marítimo de cabotaje: este es aquel que se realiza entre puertos

continentales o insulares de un mismo estado. En segundo lugar está el transporte marítimo internacional, que se realiza entre puertos nacionales y extranjeros. El transporte marítimo mixto es cuando se movilizan conjuntamente pasajeros y carga. También nos encontramos con el transporte marítimo privado, éste hace referencia al medio por el cual una persona natural o jurídica moviliza en naves, personas o carga propia, siempre que éstas pertenezcan al ámbito exclusivo del giro ordinario de su actividad económica (Guzman Escobar, 2009).

Las diferentes modalidades del transporte marítimo nos muestran que unos transportan solo pasajeros, otros van combinados, pasajeros con mercancías, unos se hacen con fines turísticos, otros con fines lucrativos, pero todos con la finalidad de trasladar de un lugar a otro por medio del océano, objetos, mercancía, o personas.

Historia de la regulación internacional

Durante la edad media, se daba una asociación entre el propietario del buque y el propietario de las mercaderías en la cual ambos se distribuían los beneficios obtenidos por las ventas de los productos. La regulación que se daba para esta época en materia del transporte marítimo implicaba una mayor responsabilidad para el propietario del buque cuando estuviera custodiando la carga, pero si ocurría una fuerza mayor, éste se eximía de su responsabilidad.

Entonces el transporte marítimo se realizaba bajo términos y condiciones estipuladas por el naviero de manera libre, espontánea y unilateral, sin que operara ningún límite, lo que llevo a que el naviero actuara con plena libertad.

Gracias a esa vinculación que se dio entre buque y carga del transportador y del titular de las mercaderías, hoy esta vinculación se puede apreciar en cualquier operación de transporte marítimo.

La regulación del transporte marítimo carece de uniformidad normativa, lo cual genera discordia entre los diferentes países en cuanto a la aplicación e interpretación normativa. Estas controversias han impulsado la promulgación de unas normas internacionales que unifican las normas referentes al transporte marítimo, teniendo como finalidad superar las deficiencias que se han dado en los sistemas anteriores que regulaban esta materia, como lo fueron el sistema de las Reglas de Hamburgo y las Reglas de la Haya, los cuales no tuvieron mucho éxito.

Posteriormente surge la conferencia de La Haya en 1921, ésta dio lugar a las reglas de La Haya en el año 1924, la cual buscaba plasmar los diferentes intereses de aquellas personas del sector naviero, ya que buscaban una libre aceptación de los contratantes frente a las reglas implementadas por la conferencia, pues se establecían unos límites frente a las partes y existían unas

obligaciones de debida diligencia en cuanto a la navegabilidad y el equipamiento del buque.

Durante la vigencia de ésta regulación se dio una regla importantísima que prohibía toda clausula, pacto o condición contractual en donde el porteador se librara de cualquier responsabilidad por los daños o perdida de la mercancía cuando existiera negligencia o falta de cuidado (Atilés Nin, 2005).

El sistema de las reglas de la Haya crea nuevas ventajas en beneficio del derecho marítimo, ya que permitió convertir las normas de una simple aplicación voluntaria, en un ordenamiento legislativo internacional. Con los años fue evidente que el sistema de La Haya no era suficiente y no lograba dar una solución adecuada a las necesidades del momento, en tanto fue un régimen incompleto e insatisfactorio a las necesidades de la economía de aquel tiempo, originando protestas, dando lugar a la necesidad de crear un nuevo sistema, el cual se basara en disminuir costos e incrementar el comercio exterior. Pese a las deficiencias que tuvo este sistema por no cumplir con todas las expectativas fue el más importante y célebre de la historia del derecho marítimo (Ayrton, 2013).

Surge así la reforma de Visby, es decir el protocolo de 1968. Esta reforma buscaba reforzar las clausulas exonerativas de liberalidad que se podían dar entre los contratantes, también regularía las obligaciones fundamentales del porteador y establecería los requisitos de custodia y cuidado del buque. Esta reforma no fue suficiente puesto que se quería modificar el régimen legal de transporte marítimo internacional respondiendo a la presión que se tenía respecto de los países en vía de desarrollo y a las quejas interpuestas por los cargadores que manifestaban inconformidad frente a la distribución desequilibrada de los riesgos en el transporte marítimo.

Para contrarrestar esta situación de sistemas normativos inacabados, las Naciones Unidas crean un nuevo instrumento internacional, para lo cual se crea

un grupo internacional de trabajo dedicado a la reglamentación del transporte marítimo, cuyo objetivo era el de formular un proyecto distinto en cuanto a la técnica y a los aspectos económicos, en 1978 se presentó un proyecto a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL por sus siglas en inglés), el cual fue aprobado, y logró obtener un reconocimiento internacional conocido como las reglas de Hamburgo.

Estas reglas generarían un cambio, produciendo mejores resultados, ya que se pretendía alcanzar nuevos contenidos y complementar otros ya existentes relacionados con la jurisdicción y así facilitar la solución de los problemas que se desprendían del contrato de transporte marítimo.

Las reglas de Hamburgo regularían aquellos temas que implicaban mayores urgencias, con este proyecto se buscaba asimilar el régimen de responsabilidad del transportista marítimo y el de los porteadores, también buscó exonerar las fallas náuticas. Representaron un avance técnico para toda la comunidad marítima, pero estaban lejos de llegar a una uniformidad.

A pesar de la creación de dichos sistemas la problemática global del transporte de mercancías aún continuaba, y es ahí donde se decide pensar en una cuarta vía, recogiendo las inquietudes surgidas de los sistemas anteriores para por fin lograr buscar una uniformidad normativa del transporte marítimo, ya que en los intentos anteriores no se había logrado.

En 1996, la UNCITRAL permitió estudiar una propuesta incluyendo en su programa las leyes que estaban vigentes en el sector del transporte marítimo de mercancías, con la única finalidad de obtener una unificación. Esta comisión se encargó de actualizar el sistema de responsabilidad en los últimos tiempos, porque la navegación implicaba una responsabilidad contractual, entre el cargador, que era la persona responsable del embarque de la mercancía, con el

transportista, que era aquel que contrataba con el cargador el transporte de la mercancía, y el armador, que era quien tenía la disponibilidad del buque.

Esta comisión de las Naciones Unidas fundada el 17 de diciembre de 1966 creada para promover la armonización y unificación del derecho mercantil internacional, no fue suficiente y así como las reglas de la Haya originadas en 1924, las de la Haya-Visby en 1968 y 1979 y las Reglas de Hamburgo dadas en 1978, fueron sistemas limitados que no consiguieron un resultado satisfactorio, por lo que se decide cambiar el enfoque tradicional que se le daba a la regulación mercantil, para dar origen a un cuarto sistema llamado reglas de Rotterdam (Umeña Munevar, 2000).

En principio, cuando surgió la propuesta sobre las reglas de Rotterdam existió un temor al crear este nuevo instrumento para la regulación marítima, pues los anteriores sistemas de regulación habían sido creados con muchas deficiencias y se pensaba que esta nueva regulación sería igual a las anteriores, teniendo en cuenta que era necesario la creación de una nueva fórmula normativa dotada de calidad jurídica, la cual estuviera basada en la claridad y en el valor práctico de una industria y de un mercado tecnológico, capaz de producir uniformidad y fuerza de convicción.

Estas nuevas normas eran un avance para la modernización del derecho del transporte marítimo, buscaban ponerle fin a las distintas normas de derecho que regulaban el transporte marítimo, cuyo objetivo principal era corregir el actual escenario marítimo internacional y las reglas que impedían la uniformidad del mismo. La labor de estas normas principalmente consistía en recopilar información, ideas y opiniones sobre los problemas que se presentaban en la práctica para dar posibles soluciones, consultando a los gobiernos y a las organizaciones internacionales representativas de los sectores comerciales en el marco del derecho de transporte. Estas reglas regularían aspectos que no habían sido regulados antes; tenían como objetivo supremo promover la uniformidad

internacional, pretendían regular el transporte multimodal y establecer la responsabilidad de terminales portuarias y de transporte fluvial y dejar de lado los modelos unimodales para dar paso al sistema multimodal. “Entendiendo por transporte multimodal aquel en el que es necesario emplear más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final, pero mediando un solo contrato de transporte.” Porque la nueva regulación buscaba la orientación hacia el transporte puerta a puerta y no puerto a puerto, es decir, el transporte puerta a puerta se convertiría en dependiente del transporte marítimo (Alcántara Gonzalez, 2010).

Dichas reglas, regularían además las obligaciones de las partes que participaran en el contrato de transporte marítimo, las características y funciones de los documentos de transporte, las particularidades de los transportes que se hicieran en contenedores, al igual que los puertos de carga y descarga.

Las responsabilidades propias de cada parte del contrato estarían reguladas en la convención de Rotterdam, ya que las anteriores normas, solo regulaban lo que le correspondía al contenedor. Con esta nueva regulación, las responsabilidades atribuibles al portador empezaban cuando recibía la mercancía y terminarían con la entrega, delegando en el portador la responsabilidad de transportar las mercancías y llevarlas a su destino final, para poderlas entregar al destinatario, dejando al portador exonerado de responsabilidad en caso de que la mercancía se dañara.

El cargador tenía como responsabilidad la preparación adecuada y la entrega al portador con lo cual debía garantizar su buen estado durante todo el viaje. “Cada una de las partes que asume riesgos en el transporte de mercancías, puede determinar con certeza y a priori, cuál será su pérdida máxima probable, resulta fundamental en un esquema eficiente de administración y transferencia de riesgos y en este contexto entre más objetiva, predecible y cuantificable sea la responsabilidad del naviero, menos incertidumbre tendrán los cargadores y sus

aseguradores, independientemente de que tan gravosa o extensa sea dicha responsabilidad” (Umeña Munevar, 2000).

Por otro lado las partes eran responsables del contrato de fleteo el cual consiste en el precio que se le pone a la carga de un buque o una embarcación.

Tiene tres modalidades: por viaje, por tiempo y a casco desnudo. En viaje se vincula al transporte de mercancías. En tiempo la gestión náutica corresponde al dueño fletante. En casco desnudo la gestión náutica corresponde como la comercial, al fletador no propietario.

La naturaleza jurídica de éste último no es estrictamente la de arrendamiento del buque, el fletador solo adquiere la utilización o disfrute de éste para el transporte que realiza por su cuenta, ya que hay una separación entre el fletamento y el arrendamiento.

Con este nuevo sistema, las prácticas comerciales buscaban una tecnología de punta, para poder trascender los instrumentos anteriores, sin ajustar ese contenido a los sistemas existentes, sino que pretendían incorporar nuevos temas y regulación en cuanto a la evolución técnica y comercial que se había alcanzado para la época.

Así bien las reglas de Rotterdam favorecen el proceso de identificación de los riesgos, y permiten el cálculo del límite máximo de indemnización que estaba a cargo del naviero. Con esta aproximación de los riesgos y de las indemnizaciones, se pudo diseñar pólizas más ajustadas, lo que contribuyó a un equilibrio técnico en el área del transporte. Esto entonces generó un incentivo en el cargador para contratar seguros de transporte, por lo tanto, los contratos de estos aumentaron radicalmente.

Más de 20 Estados firmaron inicialmente la convención de Rotterdam, pero únicamente España lo ratificó el 23 de septiembre del 2009, aunque fue firmado por países como: Armenia, Camerún, Congo, Dinamarca, Madagascar, Nigeria, Dinamarca, Noruega, España, Estados Unidos de América, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Guinea, Noruega, Países Bajos, Polonia, Senegal, Suiza y Togo.

En Colombia no se aplican las reglas de Rotterdam sino que este país cuenta con sus propias normas consagradas en el Código de Comercio y las Decisiones 331 y 393 de la Comunidad Andina de Naciones, estas regulaciones comprenden las causales exonerativas de responsabilidad y los límites indemnizatorios en el contrato de transporte marítimo. Colombia nunca se adhirió a un convenio internacional de transporte marítimo, porque prefirió la aplicación de su legislación interna.

Lo que decidió Colombia, consistió en realizar varios anteproyectos por el Ministerio de Justicia en 1996, estos se encargaban de regular diferentes aspectos dentro del campo del transporte marítimo; el primero de ellos reguló cosas simples que encajaran dentro de los convenios internacionales como el Contrato de Seguro Marítimo, o de Arrendamiento, después vino el segundo anteproyecto que limitó un poco la responsabilidad por reclamaciones marítimas, tanto para el naviero como para el propietario del buque, pero sin desconocer además a aquellas otras personas que se vinculaban en esta actividad marítima.

La creación de estos anteproyectos no hubiera sido posible sin la influencia de importantes antecedentes como lo eran la regulación del Convenio de Londres del año 1976, o las reglas de York, estas figuras al servir de modelo para la creación de dichos anteproyectos permitieron facilitar la interpretación de muchas normas y prevenir algunos riesgos de desviación de las propias Reglas.

Pero además, es de importancia, incorporar a la legislación Colombiana el Convenio de Ginebra de 1993, ya que éste trajo privilegios marítimos sobre la importancia que tiene la hipoteca naval.

En las Reglas de Rotterdam a diferencia de la regulación acogida por Colombia se eliminan dos causales de exoneración de responsabilidad clásicas, estas son la culpa náutica y el incendio; pero estas causales en el Código de Comercio aún están vigentes.

La diferencia entre los dos regímenes radica en que, el cargador no declara el valor de las mercancías al naviero, ya que, de hacerlo, está aceptando un mayor riesgo y una mayor responsabilidad para el naviero. Aquí esta responsabilidad se reduce a las Reglas de Rotterdam, pero por su parte el Código de Comercio establece la posibilidad de que se fije entre las partes, unos límites máximos que serían inferiores al valor de las mercancías en puerto de embarque, acá se evidencia una indemnización inferior a las que están en las Reglas de Rotterdam (Juarez Santos García, 2011).

Una vez mencionada la regulación acogida por Colombia evidenciamos que ésta se asemeja en algunos aspectos a la regulación de Rotterdam pero también la difiere en otro tanto. La relevancia de una y otra regulación es importante ya que ambas buscan principalmente favorecer a las partes que están dentro de este contrato de transporte marítimo, otorgando las garantías necesarias ya sea a favor del naviero, la aseguradora o el cargador, todo depende de la situación en la que se encuentren y según la regulación a la que estén sometidos. Por otro lado el propietario del buque a su vez cuenta con unas garantías pero estas a la hora de hacerse valer se tienen que tener en cuenta, ya sea desde el código de comercio, si es la regulación colombiana o desde las reglas de Rotterdam. Sin embargo hay importantes diferencias entre las dos regulaciones y es el caso de las causales de exoneración de responsabilidad clásica, tales como la culpa náutica y el incendio,

causales que aún están vigentes en el Código de Comercio y que han desaparecido de la regulación de Rotterdam (Umeña Munevar, 2000).

La relevancia de ambas reglamentaciones tiene un peso importante frente a los contratos de transporte marítimos que se celebran entre los diversos países, es sólo cuestión de darnos cuenta que lo que se busca con las reglas de Rotterdam es la unificación de un sistema legal que abarque todos los países para que se apliquen unas normas ya establecidas y se regulen unos mismos aspectos, buscando una globalización en el medio marítimo para facilitar cada día más la resolución de controversias que puedan surgir en este ámbito.

La reglamentación utilizada por el sistema colombiano persigue este mismo fin de resolver los conflictos que se presentan de la mejor manera entre un país y otro, pero lo hace con sus propias leyes, con la reglamentación que tiene plasmada en su código de comercio.

Para algunos países latinoamericanos al igual que Colombia era más fácil haberse adherido a una convención internacional de transporte marítimo, toda vez que las diferencias surgidas entre los países involucrados serían resueltas de una manera más uniformes, práctica y eficiente a favor de ambas partes, entonces como países intervinientes hay una sola normatividad, lo que conlleva a una misma aplicación de las leyes facilitando la resolución de la controversia de un modo ágil, rápido y eficaz.

Es por esto, que muchos países que en el pasado ratificaron los convenios previos están más cerca de acoger el nuevo sistema de Rotterdam, no sólo porque sus sociedades internalizaron el uso de referentes normativos internacionales en la regulación de sus contratos de transporte marítimo, sino también porque en otros aspectos pudieron mejorar el equilibrio contractual entre armadores y especialmente los cargadores.

Se destacan Estados Unidos y España como los países que han firmado las nuevas reglas de Rotterdam, también encontramos a Francia y Suiza, ya que son países que tradicionalmente han defendido los intereses de los cargadores, por participación del comercio internacional.

Ahora bien cuando, miramos los distintos tipos de normas que se han originado en cuanto a la regulación del transporte marítimo nos damos cuenta que también existen diferentes autoridades marinas para cada país, cada una con un propósito en común, que se refiere al de velar por la seguridad, control y dirección de todas las actividades marítimas que se llevan a cabo dentro de su territorio nacional; en el caso de Bolivia la autoridad marina se denomina “Secretaria Naval y de Intereses Marítimos”, en Brasil se denomina “Dirección de Puertos y Costas”, en el caso de Chile es “Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante”, también nos encontramos con que la autoridad marina de Australia es la denominada “Australian Maritime Service Authority”, a la de China se le llama “Maritime Arbitration Commission”, en España es la “Dirección General de la Marina Mercante”, y la de Estados Unidos es la “Coast Guard” , entre otros.

En países como Colombia la autoridad marina es la “DIMAR o “Dirección General Marítima”, está se encarga de la dirección, coordinación y control de las actividades marítimas en los términos que señala el Decreto Ley 2324 de 1984.

La principal función de esta figura marítima colombiana es contribuir con el fortalecimiento del poder marítimo nacional y velar por la seguridad integral marítima, también se encarga de la protección a la vida humana en la mar, la promoción de las actividades marítimas y el desarrollo científico y tecnológico de la Nación.

La actual estructura organizacional de la DIMAR se basa en procesos que tienen que ver con la gestión de calidad de la Entidad, mediante criterios de efectividad y mejoramiento en todos sus procesos, empleando los recursos de manera eficaz,

para que logre llegar a ser una autoridad influyente en los ámbitos nacional e internacional.

La DIMAR cuenta con una estructura administrativa que le permite un mayor acercamiento al sector marítimo, a través de una gestión de calidad, agilidad, transparencia y facilitación.

Además sus actuaciones, se realizan bajo tres figuras que son: El Estado Ribereño, El Estado Rector del Puerto y El Estado de Abanderamiento. En el Estado Ribereño, la DIMAR desarrolla sus funciones en los espacios marítimos y en las vías fluviales fronterizas”. El trabajo desarrollado por esta figura se basa en la administración, conservación y exploración de los recursos naturales, también se encarga de controlar el tráfico marítimo. El Estado Rector del Puerto se encarga de ejercer un control administrativo y operativo, además de un control legal que se ejerce sobre los buques extranjeros que arriban a los puertos colombianos, basándose en las normas de protección a la seguridad marítima y al medio marino (Sanchez Calero, 1981).

Nos encontramos con la última figura que hace referencia al Estado de Abanderamiento, en esta figura la Autoridad Marítima además de hacer cumplir las normas que regulan el equipamiento, la gestión y la protección de las embarcaciones colombianas, también se encarga de la formación de aquellas personas las cuales están interesadas en el ejercicio de las actividades marítimas (Lopez Saavedra, 1971).

La DIMAR o también llamada Dirección General Marítima al ser esa figura que ejerce dirección, coordinación y control dentro de las actividades marítimas del territorio colombiano cuenta con una misión y visión indispensables, ya que sin estas no podría desempeñar esas funciones necesarias que garantizan el buen funcionamiento del transporte marítimo dentro de este país.

Ejemplos de intervención estatal

Ahora bien basándonos en toda la historia de esta reglamentación, los estados han tenido que intervenir en la regulación y control de la actividad marítima.

En la costa occidental de Francia en 1978, como consecuencia de un accidente los ministros europeos deciden emprender acciones para establecer un sistema regional de inspecciones de los buques extranjeros, ya la mayoría de ellos faltaban a las normas y el aumento en las detenciones de los buques en muchos puertos del mundo cada vez era más frecuente, entonces se decide crear un sistema mundial de inspecciones que funcionaría en los puertos.

Fue así como en septiembre de este mismo año, más de 300 representantes de gobiernos, armadores y gente de mar se reunieron en la OIT (Organización Internacional del Trabajo) para adoptar nuevas directrices sobre las inspecciones por parte del estado rector del puerto. Al adoptar tales normas, se permitió una descripción detallada de cómo sería el desarrollo de las inspecciones y la necesidad de estas.

Otro caso ilustrativo se presentó en Génova, Italia donde se encuentra el puerto pionero en el manejo de carga.

Todo comenzó cuando la Guardia Costera inspeccionaba el buque, "Y M Orchid", propiedad de Panamá, este era un buque de carga de 275 metros de largo en perfectas condiciones. El comandante del barco debía reparar el sistema de ventilación, también estaba encargado de otras tareas de mantenimiento de éste, pero tales labores no se realizaron y aunque fueran faltas muy simples ocasionaron la detención del buque.

Según este hecho algunos consideran que los controles hechos por el Estado Rector del Puerto son innecesarios, pero en realidad no lo son.

Fue por esto que desde que se creó la OIT, su finalidad siempre ha sido, entre otras, garantizar condiciones decentes de trabajo y de vida para la gente del mar. Es por ello que en el puerto los empleados deben realizar la inspección de los buques para controlar que cumplan con las normas internacionales de seguridad, de prevención de la contaminación marina y las condiciones mínimas de trabajo, lo anterior para evitar aquellos problemas que tienen que ver con la certificación de la tripulación y la seguridad, también la contaminación marina y del ambiente.

Los casos evidencian, que en el medio del transporte marítimo, se encuentran personas navegando sobre buques peligrosos, estas personas no cuentan con las protecciones necesarias que deberían tener en cuanto a su vida y trabajo, las normas internacionales, que exigen ciertas condiciones para la manipulación de estos buques, no son cumplidas. Estas normas cuentan con una larga lista de requisitos legales de seguridad marítima, los cuales han sido impuestos de acorde con las legislaciones nacionales y regionales; su objetivo es superar los desafíos que se presentan en el día a día y establecer una ruta segura hacia el futuro.

Conclusiones

- Ni las de Hamburgo pueden considerarse una respuesta eficaz para las necesidades del transporte marítimo actual, pues las primeras son un régimen inequitativo para aquellos interesados en la carga y las segundas por no tener en cuenta la posición de los porteadores, es así como se da la dispersión del sistema en estos dos grandes regímenes que dan lugar a unas interpretaciones jurisdiccionales completamente contradictorias entre los distintos países, impidiendo que efectivamente se logre la uniformidad del derecho marítimo.
- Tras todo el esfuerzo y con resultados hoy en día muy satisfactorios el ejercicio de la regulación marítima aún no termina porque cada vez se busca obtener mejores instrumentos en el ámbito jurídico para lograr una mayor equidad sin que medien controversias sobre los intereses particulares y por el contrario impulsar la imparcialidad y la solvencia técnica en cuanto a las Reglas de Rotterdam.
- A pesar de las discusiones generadas sobre la conveniencia o no de algunos países para adherirse a las Reglas de Rotterdam, cada uno se ha encargado de argumentar su posición, mostrando cómo van a imponer al resto del mundo esa particular visión de reglar los contratos de transporte internacional si no se acogieron a dicha reglamentación, pero sin desconocer lo favorable que es para un país la adherencia a este nuevo convenio internacional en razón de su crecimiento, competitividad y participación en el mercado internacional.
- La necesidad de una nueva formulación normativa que estuviera dotada de calidad jurídica pero que también estuviera basada en la claridad y en el valor práctico de una industria y de un mercado fundamentado en la tecnología y los operadores intermodales de fácil comprensión, capaces de producir

uniformidad sobre bases de una equilibrada seguridad moral y sobre esa fuerza de convicción que debe tener todo tratado internacional dan origen a las llamadas Reglas de Rotterdam.

Referencias

- Alcántara Gonzalez, J. M. (2010). The Rotterdam Rules. Prelude or premonition? *Cuadernos de derecho transnacional*, 25-43.
- Atilés Nin, P. J. (2005). *Las reglas de la Haya de 1924 vs las reglas de Hamburgo de 1978*. Obtenido de Fitac: <http://www.fitac.net/noticias/documents/comparareglas.pdf>
- Ayrton, L. (20 de Julio de 2013). *Las reglas de la Haya*. Obtenido de Administración Moderna: <http://thesmadruga2.blogspot.com/2013/07/las-reglas-de-la-haya-normas-internacionales-del-transporte-maritimo.html>
- Guzman Escobar, J. V. (2009). *Contratos de transporte*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Juarez Santos García, D. (2011). *Foro de derecho mercantil*, 93-105.
- Lopez Saavedra, D. (1971). Responsabilidad del transportista por agua. *La Ley*, 27-32.
- OCDE. (s.f.). *El comercio internacional y el medio ambiente*. Obtenido de OCDE: <http://www.oecd.org/fr/echanges/elcomerciointernacionalyelmedioambiente.htm>
- Pérez Ventura, J. (14 de Diciembre de 2012). *El transporte marítimo*. Obtenido de El orden mundial en el siglo XXI: <http://elordenmundial.com/regiones/asia-pacifico/el-transporte-maritimo/>
- Sanchez Calero, F. (1981). Las Reglas de Hamburgo sobre el contrato de transporte marítimo de mercancías. Una valoración crítica. 26-34.
- Umeña Munevar, L. (2000). Las reglas de Rotterdam: una aproximación a la discusión desde la óptica aseguradora. *Revista Fasecolda*, 40-45.